

## Tilburg University

### Verkeersslachtoffers

van der Aa, Suzanne; Groenhuijsen, Marc; Lens, Kim; Lanslots, Maddy

*Publication date:*  
2016

*Document Version*  
Other version

[Link to publication in Tilburg University Research Portal](#)

*Citation for published version (APA):*

van der Aa, S., Groenhuijsen, M., Lens, K., & Lanslots, M. (2016). *Verkeersslachtoffers: Over de strafrechtelijke reactie op (ernstige) verkeersdelicten*. Tilburg University.

#### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

#### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

The background of the slide is a photograph of a memorial site. It shows several bouquets of flowers, including tulips and lilies, laid out on a dark, paved surface. A white arrow is painted on the pavement, pointing towards the flowers. A semi-transparent blue box is overlaid on the right side of the image, containing the title and subtitle in white and orange text.

# Verkeersslachtoffers.

Over de strafrechtelijke reactie  
op (ernstige) verkeersdelicten.

Suzan van der Aa • Marc Groenhuijsen • Kim Lens • Maddy Lanslots

# Voorwoord

*In 2015 vielen in Nederland maar liefst 621 doden in het verkeer.<sup>1</sup> Het aantal gewonden lag nog veel hoger. Hoewel het vaak een regulier verkeersongeval betrof, werden sommigen slachtoffer van een verkeersdelict: De veroorzaker van het ongeval had zich schuldig gemaakt aan een strafbaar feit en werd daarvoor (mogelijk) vervolgd en bestraft. Nu wordt in de media regelmatig aandacht besteed aan het verloop van dergelijke verkeersstrafzaken, waarbij de discussie over de strafmaat doorgaans de boventoon voert. De indruk bestaat namelijk dat slachtoffers van verkeersdelicten de opgelegde straffen veel te mild vinden. Of slachtoffers dit daadwerkelijk zo ervaren, is echter nog nooit empirisch onderzocht.*

*Desondanks heeft de wetgever verschillende malen geprobeerd tegemoet te komen aan de maatschappelijke roep om strengere straffen in verkeerszaken. Bijvoorbeeld door de invoering van ‘roekeloosheid’ als hoogste schuldgradatie, maar ook door de verhoging van bepaalde wettelijke strafmaxima. Of deze wijzigingen in de praktijk daadwerkelijk tot hogere straffen hebben geleid, is echter mede afhankelijk van de manier waarop de rechtspraak met de wetswijzigingen omgaat. De interpretatie van juridische concepten in de rechtspraak en de straf(vervolgings)richtlijnen van het openbaar ministerie en de rechters spelen hierbij een belangrijke rol.*

*Het doel van onderhavig onderzoek, dat INTERVICT in opdracht van het Fonds slachtofferhulp heeft verricht, was achterhalen hoe slachtoffers van verkeersdelicten de (uitkomst van) de strafprocedure en de procedure ter verkrijging van schadevergoeding ervaren. Daarnaast beoogde het inzicht te verschaffen in de wettelijke, beleidsmatige en jurisprudentiële ontwikkelingen van de afgelopen jaren die van invloed kunnen zijn op de straf in concrete verkeerszaken.*

*Het onderzoek is uitgevoerd door prof. mr. Marc Groenhuijsen, dr. Kim Lens, drs. Maddy Lanslots en mijzelf, met de onvolprezen medewerking van Suzanne van Boven, Liz Heesters, Lyenne Naudin en Renske de Rooij (stagiaires). Prof. Peter van der Velden heeft bij het onderzoek geadviseerd. Wij zijn hen allen zeer erkentelijk.*

*Het onderzoek is begeleid door een commissie, bestaande uit:*

- Prof. mr. Joep Simmelink (voorzitter, ressortsparket Arnhem-Leeuwarden, Maastricht University)
- Prof. mr. Rinus Otte (college van procureurs-generaal; Rijksuniversiteit Groningen)
- Dr. mr. Maarten Kunst (Universiteit Leiden)
- Mr. Jeroen Steenbrink (arrondissementsparket Noord-Holland; landelijk portefeuillehouder slachtofferzorg OM)
- Dr. Sonja Leferink (Slachtofferhulp Nederland)
- Drs. Carlo Contino (Fonds Slachtofferhulp)

*Wij zijn hen zeer dankbaar voor de buitengewoon kundige, inspirerende en plezierige manier waarop ze ons hebben begeleid tijdens het onderzoek. Zij hebben een grote bijdrage geleverd aan het eindresultaat, zonder daar verantwoordelijkheid voor de dragen.*

Tilburg, december 2016  
© Dr. mr. Suzan van der Aa  
ISBN: 978-94-6167-302-2

**Fonds**  
**Slachtofferhulp**

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van en gefinancierd door het Fonds Slachtofferhulp

<sup>1</sup> Zie SWOV, Verkeersdoden in Nederland. Factsheet, Den Haag: SWOV, 2016.

Onze dank gaat ook uit naar Slachtofferhulp Nederland voor hun bereidwilligheid om mee te werken aan het onderzoek. Met name onderzoekster en beleidsmedewerker Dana Weistra heeft veel voor het onderzoek betekend.

De meeste dank zijn wij echter verschuldigd aan alle slachtoffers die hebben meegewerkt aan de slachtofferenquête. Jullie bijdrage is van groot belang geweest. Hartelijk dank voor jullie vertrouwen en openheid.

Tilburg, december 2016  
Dr. mr. Suzan van der Aa

# Inhoudsopgave

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Lijst met afkortingen en acroniemen</b>   | <b>8</b>  |
| <b>Samenvatting</b>  | <b>9</b>  |
| <b>Hoofdstuk 1. Inleiding</b>  | <b>19</b> |
| 1.1. Inleiding   | 19        |
| 1.2. Empirisch onderzoek   | 20        |
| 1.3. Nederlands (verkeers)strafrecht   | 21        |
| 1.3.1. WvW 1994 en de commune delicten in het Wetboek van Strafrecht                     | 21        |
| 1.3.2. Strafrechtelijke afdoening in de praktijk   | 23        |
| 1.4. De schadeafwikkeling  | 23        |
| 1.5. Probleemstelling en onderzoeksvragen  | 24        |
| 1.5.1. Empirische onderzoeksvragen   | 24        |
| 1.5.2. Juridische onderzoeksvragen   | 25        |
| 1.6. Onderzoeksmethoden  | 27        |
| 1.6.1. Schriftelijke vragenlijst verkeersslachtoffers                                    | 27        |
| 1.6.2. Analyse strafzaken via <a href="http://www.rechtspraak.nl">www.rechtspraak.nl</a> | 28        |
| 1.6.3. Juridische deskresearch   | 28        |
| 1.7. Leeswijzer  | 29        |
| <b>Hoofdstuk 2. Methoden slachtoffersurvey</b>   | <b>31</b> |
| 2.1. Inleiding   | 31        |
| 2.2. Selectie respondenten   | 31        |
| 2.2.1. Inclusie- en exclusiecriteria en problemen met de selectie                        | 31        |
| 2.2.2. Benadering respondenten   | 32        |
| 2.3. Instroom respondenten   | 33        |
| 2.4. De vragenlijst  | 35        |
| 2.5. Analyses  | 39        |
| 2.6. Beperkingen   | 39        |
| <b>Hoofdstuk 3. Resultaten survey</b>  | <b>43</b> |
| 3.1. Inleiding   | 43        |
| 3.2. Achtergrondkenmerken onderzoeksgroep  | 43        |
| 3.3. Achtergrondkenmerken veroorzaker  | 44        |
| 3.4. Algemene gegevens over het verkeersongeval  | 44        |
| 3.5. Het strafproces   | 46        |
| 3.5.1. Verloop van het strafproces   | 46        |
| 3.5.1.1. Terechtzitting  | 47        |
| 3.5.1.2. Slachtofferondersteuning door OM en rechter                                     | 47        |
| 3.5.2. Uitkomst van het strafproces  | 49        |
| 3.6. Schadevergoeding  | 52        |
| 3.7. Relatieve belang verschillende factoren   | 56        |
| 3.8. Gevoelens   | 56        |
| 3.8.1. Gevoelens berouw veroorzaker  | 56        |
| 3.8.2. Gevoelens slachtoffer   | 56        |

|   |            |
|---|------------|
| 3.9. Onderlinge verbanden   | 57         |
| 3.9.1. Correlaties met betrekking tot het straf(proces)recht                          | 57         |
| 3.9.2. Correlaties met betrekking tot de schadevergoeding                             | 58         |
| 3.10. Conclusie   | 58         |
| <b>Hoofdstuk 4. Voorwaardelijk opzet</b>  | <b>61</b>  |
| 4.1. Inleiding  | 61         |
| 4.2. Methodologie   | 62         |
| 4.2.1. Selectiemethode  | 62         |
| 4.2.2. Inhoudelijke analysemethode  | 62         |
| 4.2.3. Beperkingen  | 63         |
| 4.3. Voorwaardelijk opzet in het verkeer  | 64         |
| 4.3.1. Cicero, Aanmerkelijke kans en HIV I  | 64         |
| 4.3.2. Negatief variatie-arrest: Porsche  | 65         |
| 4.3.3. Relevante factoren voor voorwaardelijk opzet in het verkeer                    | 66         |
| 4.3.3.1. <i>De auto als wapen</i>   | 66         |
| 4.3.3.2. <i>Indicaties waaruit onverschilligheid omtrent eigenlevensgevaar blijkt</i> | 67         |
| 4.3.3.3. <i>Koste wat kost vluchten voor de politie</i>                               | 67         |
| 4.3.3.4. <i>Inrijden op persoon</i>   | 68         |
| 4.3.3.5. <i>Sterke versus zwakke verkeersdeelnemers</i>                               | 69         |
| 4.3.3.6. <i>Overige factoren die medebepalend zijn voor voorwaardelijk opzet</i>      | 70         |
| 4.4. Voorwaardelijk opzet in commune strafzaken                                       | 72         |
| 4.4.1. Afwezigheid Porsche-drempel  | 72         |
| 4.4.2. Gerichte agressie  | 73         |
| 4.4.3. Gezamenlijke behandeling aanmerkelijke kans en aanvaarding                     | 73         |
| 4.4.4. Minder 'contra-indicaties'   | 75         |
| 4.5. Conclusie  | 76         |
| <b>Hoofdstuk 5. Roekeloosheid</b>   | <b>79</b>  |
| 5.1. Inleiding  | 79         |
| 5.2. Methodologie   | 80         |
| 5.3. Roekeloosheid in het verkeer   | 80         |
| 5.3.1. Wetsgeschiedenis   | 80         |
| 5.3.1.1. <i>Eerste standaardarrest: Huissense zaak</i>                                | 81         |
| 5.3.1.2. <i>Tweede standaardarrest: Azewijnse zaak</i>                                | 82         |
| 5.3.2. Restrictieve interpretatie   | 85         |
| 5.3.3. Relevante factoren voor roekeloosheid in het verkeer                           | 87         |
| 5.3.3.1. <i>Kat-en-muis-spel</i>  | 87         |
| 5.3.3.2. <i>Snelheidswedstrijden</i>  | 87         |
| 5.3.3.3. <i>Koste wat kost vluchten voor de politie</i>                               | 88         |
| 5.3.3.4. <i>Verkeersruzies</i>  | 89         |
| 5.3.3.5. <i>Groot aantal gevaarzettende handelingen</i>                               | 89         |
| 5.3.3.6. <i>Bijkomende omstandigheden en persoonlijke kenmerken verdachte</i>         | 90         |
| 5.4. Effect van de 2013 arresten (empirische studie)                                  | 91         |
| 5.5. Roekeloosheid in het commune strafrecht  | 94         |
| 5.6. Conclusie  | 97         |
| <b>Hoofdstuk 6. Aanmerkelijke schuld</b>  | <b>101</b> |
| 6.1. Inleiding  | 101        |
| 6.2. Methodologie   | 101        |

|  |     |
|--|-----|
| 6.3. Aanmerkelijke schuld in het verkeer                                       | 101 |
| 6.3.1. Wetsgeschiedenis en dogmatiek   | 101 |
| 6.3.2. Standaardarresten: Verpleegsterarrest, Black-out, Tankstation Geervliet | 103 |
| 6.3.3. Relevante factoren voor gewone culpa in het verkeer                     | 105 |
| 6.3.3.1. <i>Meer dan een enkele verkeersfout of onoplettendheid</i>            | 105 |
| 6.3.3.2. <i>Garantenstellung</i>   | 107 |
| 6.3.3.3. <i>Alcohol of drugs</i>   | 108 |
| 6.3.3.4. <i>Overige factoren die medebepalend zijn voor gewone culpa</i>       | 108 |
| 6.4. Gewone culpa in het commune strafrecht                                    | 110 |
| 6.4.1. Overtreding van 'veiligheidsvoorschriften'                              | 111 |
| 6.4.2. Garantenstellung  | 112 |
| 6.4.3. Spelexceptie  | 113 |
| 6.5. Conclusie   | 114 |

|   |            |
|---|------------|
| <b>Hoofdstuk 7. Strafmaxima en beleid</b> | <b>115</b> |
| 7.1. Inleiding                            | 115        |
| 7.2. Wettelijke strafmaxima               | 115        |
| 7.3. Strafvorderingsbeleid OM             | 117        |
| 7.4. Rechterlijke oriëntatiepunten        | 122        |
| 7.5. Conclusie                            | 124        |

|  |            |
|--|------------|
| <b>Hoofdstuk 8. Conclusie</b>  | <b>127</b> |
| 8.1. Inleiding   | 127        |
| 8.2. Perceptie slachtoffers ten aanzien van het strafproces en het strafvonnis     | 127        |
| 8.2.1. Perceptie slachtoffers ten aanzien van de strafprocedure                    | 128        |
| 8.2.2. Perceptie slachtoffers ten aanzien van de uitkomst van het strafproces      | 128        |
| 8.2.3. Correlaties met betrekking tot (de uitkomst van) het strafproces            | 129        |
| 8.2.4. Relatieve belang kwalificatie en straf                                      | 129        |
| 8.2.5. Tussenconclusie   | 129        |
| 8.3. Perceptie slachtoffers ten aanzien van de schadeafwikkeling                   | 129        |
| 8.3.1. Perceptie slachtoffers t.a.v. de schadevergoeding (procedure en uitkomst)   | 130        |
| 8.3.2. Correlaties met betrekking tot de schadevergoeding                          | 130        |
| 8.3.3. Relatieve belang snelheid en uitkomst schadevergoedingsprocedure            | 131        |
| 8.4. Ontwikkelingen wetgeving, beleid en jurisprudentie met gevolgen voor de straf | 131        |
| 8.4.1. Analyse jurisprudentie  | 131        |
| 8.4.2. Ontwikkelingen met betrekking tot de strafmaxima                            | 133        |
| 8.4.3. Ontwikkelingen met betrekking tot strafbeleid OM en rechters                | 133        |
| 8.5. Discussie en aanbevelingen  | 134        |
| 8.5.1. Aanbevelingen ten aanzien van de wetgeving                                  | 135        |
| 8.5.2. Aanbevelingen ten aanzien van de rechtspraak                                | 136        |
| 8.5.3. Aanbevelingen ten aanzien van het OM  | 138        |
| 8.5.4. Aanbevelingen ten aanzien van de verkeershandhaving                         | 138        |
| 8.5.5. Aanbevelingen ten aanzien van de schadeafwikkeling                          | 139        |
| 8.5.6. Aanbevelingen ten aanzien van toekomstig onderzoek                          | 139        |

|                        |            |
|------------------------|------------|
| <b>English summary</b> | <b>141</b> |
|------------------------|------------|

|                 |            |
|-----------------|------------|
| <b>Bijlagen</b> | <b>151</b> |
|-----------------|------------|



# Lijst met afkortingen en acroniemen

|            |   |
|------------|---|
| A-G        | Advocaat-generaal   |
| ECLI       | European Case Law Identifier                                      |
| FEVR       | Fédération Européenne des Victimes de la Route                    |
| GB         | Geldboete   |
| gem.       | Gemiddelde  |
| GS         | Gevangenisstraf   |
| HR         | Hoge Raad   |
| JD-dienst  | Justitiële dienst verleend door Slachtofferhulp Nederland         |
| jo.        | Juncto  |
| km/u       | Kilometer per uur   |
| LOVS       | Landelijk Overleg Vakinhoud Strafrecht                            |
| MBO        | Middelbaar Beroepsonderwijs                                       |
| MOS-20     | Medical Outcomes Study Short Form General Health Survey           |
| n          | Steekproefomvang  |
| OBM        | Ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen |
| OM         | Openbaar Ministerie   |
| Ovj        | Officier van justitie   |
| p          | Overschrijdingskans bij statistische toets (p-waarde)             |
| PETC       | Psychologisch Ethische Toetsingscommissie                         |
| r          | Correlatiecoëfficiënt (Pearson's r)                               |
| SHN        | Slachtofferhulp Nederland   |
| SPSS       | Statistical Package for the Social Sciences                       |
| Sd         | Standaarddeviatie   |
| Sr         | Wetboek van Strafrecht  |
| Stcrt      | Staatscourant   |
| TRIM Scale | Transgression-Related Interpersonal Motivations Scale             |
| TS         | Taakstraf   |
| WVW        | Wegenverkeerswet 1994   |

# Samenvatting

## 1. Introductie

In dit rapport stonden verschillende facetten van het strafproces en de schadeafwikkeling na een verkeersdelict centraal. Het doel van de studie was driedelig:

- 1) Achterhalen hoe slachtoffers van verkeersdelicten in Nederland de strafprocedure en de uitkomst van de strafprocedure ervaren.
- 2) Onderzoeken wat hun ervaringen zijn ten aanzien van de schadeafwikkeling.
- 3) Bekijken welke wettelijke, beleidsmatige en jurisprudentiële ontwikkelingen zich hebben voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de straf(eis) in concrete verkeerszaken.

Deze drie doeleinden werden nader geconcretiseerd in de hieronder beschreven empirische en juridische onderzoeksvragen.

## 2. Empirische onderzoeksvragen en -resultaten

Er bestaat al enige tijd de indruk dat slachtoffers van verkeersdelicten ontevreden zijn met de strafrechtelijke afdoening van hun zaak. Uit mediarapportages blijkt dat slachtoffers de opgelegde straffen te laag vinden en dat de straffen – in de ogen van de slachtoffers – geen recht doen aan de ernstige gevolgen van het verkeersdelict. Dit werd bijvoorbeeld benadrukt door het ongenoegen van de nabestaanden van het verkeersongeval te Meijel. In deze zaak maakte een Poolse automobilist drie dodelijke slachtoffers en werd in eerste instantie slechts veroordeeld tot een taakstraf van 120 uur en een ontzegging van de rijbevoegdheid voor de duur van één jaar.

Het is echter niet zeker of deze gevoelens van onvrede breed gedragen worden of dat het hier uitzonderingen betreft. Onbekend is ook of de onvrede eerder samenhangt met het soort misdrijf waarvoor de dader wordt veroordeeld (de ‘kwalificatie’ van het delict), de hoogte van de straf of de strafprocedure zelf.

Een ander belangrijk aspect voor slachtoffers is de manier waarop en de mate waarin de door het ongeval ontstane schade wordt afgehandeld. In Nederland is de schadeafwikkeling doorgaans een verzekeringskwestie. Een internationale slachtofferenquête uit 1997 toonde aan dat maar liefst 80% van de ondervraagde respondenten ontevreden was met hun contacten met de verzekeringsmaatschappijen en de geboden schadevergoeding. Deze enquête is echter gedateerd en maakt bovendien geen onderscheid naar land. Toch zijn er aanwijzingen dat ook vandaag de dag verkeersslachtoffers kampen met problemen bij het verkrijgen van schadevergoeding, zoals bijvoorbeeld blijkt uit het ‘Zwartboek’ van de Vereniging Verkeersslachtoffers (2015).

Slachtoffers van verkeersdelicten zijn zelden onderwerp van (empirische) studie. Hoe Nederlandse slachtoffers van verkeersdelicten anno 2016 de straf en het strafproces ervaren is nog steeds de vraag. Hetzelfde geldt voor hun perceptie met betrekking tot de schadeafwikkeling. Dit terwijl het strafproces, het verkeersstrafrecht en de schadeprocedures de laatste jaren belangrijke wijzigingen hebben ondergaan. Zo hebben slachtoffers binnen de strafprocedure bijvoorbeeld veel meer

rechten gekregen, als gevolg van de introductie van het spreekrecht en de Wet versterking positie slachtoffer uit 2011. Op het gebied van het verkeersstrafrecht heeft de wetgever door wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994 geprobeerd hogere straffen te bewerkstelligen en binnen de context van de schadeafwikkeling verkennen verzekeringsmaatschappijen momenteel de mogelijkheden om meer herstelgericht te werken.

Vanwege het gebrek aan kwantitatief onderzoek, was het eerste doel van de huidige studie in kaart te brengen hoe slachtoffers van verkeersdelicten (de uitkomst van het) strafproces ervaren. Als tweede doel beoogde de studie te achterhalen hoe slachtoffers schadeafwikkeling ervaren. Hierbij lag het primaat van het onderzoek overigens bij de ontwikkelingen binnen het verkeersstrafrecht en de manier waarop slachtoffers de straf en de strafprocedure ervaren. Deze probleemstelling leidde tot de volgende twee empirische onderzoeksvragen:

#### **Onderzoeksvragen 1 en 2:**

1. Hoe percipiëren (nabestaanden van) slachtoffers van ernstige verkeersdelicten en verkeers-overtredingen de strafprocedure, de kwalificatie van het delict en het uiteindelijke vonnis?
  - a. Welke variabelen hangen samen met tevredenheid ten aanzien van het strafproces en de uitkomst van het strafproces?
  - b. Hangt tevredenheid met het strafproces eerder samen met de kwalificatie van het delict of met de straf?
  - c. Welke knelpunten ervaren (nabestaanden van) slachtoffers tijdens de strafprocedure?
2. Hoe percipiëren (nabestaanden van) slachtoffers van ernstige verkeersdelicten en verkeers-overtredingen de procedure ter verkrijging van schadevergoeding en de uitkomst van een dergelijke procedure?
  - a. Welke variabelen hangen samen met tevredenheid ten aanzien van de schadeafwikkeling?
  - b. Hangt tevredenheid met de schadeafwikkeling eerder samen met de snelheid van de procedure of de uitkomst?
  - c. Welke knelpunten ervaren (nabestaanden van) slachtoffers tijdens de schadeafwikkeling?

#### **2.1. Perceptie slachtoffers ten aanzien van de straf(procedure) (onderzoeksvraag 1)**

Via de bestanden van Slachtofferhulp Nederland werd een schriftelijke enquête uitgezet onder 1000 slachtoffers van verkeersongevallen. Van de 193 geretourneerde vragenlijsten (netto response rate = 20%) werden er uiteindelijk 175 meegenomen in de verdere analyses. In ongeveer de helft van de zaken had het verkeersongeval geleid tot strafvervolgning (n=78; 52%), en iets minder dan de helft van de zaken was voor de strafrechter gekomen (n=74; 46%).

Uit de antwoorden blijkt dat de respondenten relatief tevreden zijn over de procedurele aspecten van hun strafzaak, zoals bejegening door OM en rechters en informatievoorziening. Al met al was 51% van de respondenten van wie de zaak voor de rechter is gekomen (heel) tevreden met het verloop van de procedure. Slechts één op de vijf respondenten was (heel) ontevreden (21%).

Als knelpunten met betrekking tot de procedurele kant werden vooral aspecten genoemd die (zijdelings) de straf betreffen, zoals het feit dat het OM en de rechters in de ogen van de respondenten meer hadden kunnen doen om de dader te berechten en bestraffen.

Ten aanzien van de uitkomst van de strafprocedure waren de respondenten echter aanzienlijk minder tevreden. Dit geldt voor zowel de kwalificatie van het delict als de opgelegde straf. Conform de verwachtingen, vond meer dan de helft van de respondenten dat de dader voor een (veel) te licht misdrijf of te lichte overtreding is gestraft (n=56; 52%). De overige respondenten vonden de kwalificatie van het delict wel passend (48%).

Ten aanzien van de opgelegde straf waren de respondenten nog minder tevreden. 65% van de respondenten vond de straf (veel) te licht. Dit terwijl de meeste respondenten wel degelijk (veel) belang hechtten aan een passende straf (83%). Veel respondenten waren het voorts niet eens met de stellingen dat de veroorzaker de straf kreeg die hij verdiende (51% oneens), dat de straf past bij het leed dat hen is aangedaan (67% oneens), dat de straf heeft bijgedragen aan hun emotionele herstel (57% oneens) en dat de straf speciaal preventieve werking heeft op de veroorzaker (58% oneens). Al met al was 36% van de respondenten (heel) ontevreden over de uitkomst van de strafprocedure.

Op basis van de antwoorden kan worden geconcludeerd dat het knelpunt voor slachtoffers niet zozeer in procedurele aspecten, als wel in de uitkomst van het strafproces zit (distributieve aspecten). Het beeld dat uit de media – slachtoffers zijn ontevreden met de opgelegde straf – wordt in de huidige studie bevestigd.

Voorts blijkt het voor slachtoffers belangrijker dat de dader een gepaste straf ontvangt, dan dat hij voor het “juiste” delict wordt veroordeeld. Gevraagd naar de rangorde tussen een passende juridische kwalificatie en een passende straf blijkt de juridische kwalificatie – relatief gezien – minder belangrijk.

Om mogelijke verbanden tussen de verschillende aspecten te verkennen werden ten slotte enkele correlatieanalyses verricht.<sup>1</sup> Hieruit bleek dat er een significant verband bestaat tussen de tevredenheid met het verloop van de strafprocedure, de kwalificatie, en de opgelegde straf enerzijds, en de tevredenheid met de uitkomst van het strafproces anderzijds. Anders gezegd, hoe positiever men de procedure heeft ervaren, hoe beter men de kwalificatie vindt passen bij het delict, en hoe meer men zich kan vinden in de opgelegde straf, des te tevredener is men met de uitkomst van het strafproces.

#### **2.2. Perceptie slachtoffers ten aanzien van de schadevergoeding (procedure) (onderzoeksvraag 2)**

Vervolgens zijn ook de ervaringen van slachtoffers met betrekking tot het verhaal van hun schade in kaart gebracht. Hierbij is overigens enkel gekeken naar de 56 respondenten die zeker te maken hebben gehad met een verkeersdelict. Van deze respondenten had 48% de schade volledig vergoed gekregen, had 18% een gedeeltelijke schadevergoeding ontvangen, en was de schadevergoedingsprocedure in 44% van de gevallen nog niet (volledig) afgerond.

<sup>2</sup> Er zijn geen multivariate regressieanalyses verricht vanwege de lage aantallen respondenten die te maken hebben gehad met een verkeersdelict (zie hoofdstuk 2).

Gevraagd naar hun mening vond een overgrote meerderheid van de slachtoffers dat ze een passende schadevergoeding had ontvangen (61%). Bijna vier op de tien respondenten (39%) vond de schadevergoeding (veel) te laag. Voor drie op de vier respondenten (75%) was een passende schadevergoeding van (groot) belang. Alles bij elkaar was de helft (50%) van de respondenten (heel) tevreden met de opgelegde schadevergoeding, tegenover 19% (heel) ontevreden respondenten.

Anders dan de straf(procedure), lijken voor wat betreft de schadevergoeding vooral de procedurele aspecten problematisch. Met name de lange duur van schadevergoedingsprocedures werd door de respondenten aangemerkt als een knelpunt. Bijna zes op de tien respondenten (59%) vond de procedure ter verkrijging van hun schade (veel) te lang duren. De lange duur van de schadevergoedingsprocedures kan daarmee worden aangemerkt als het grootste knelpunt. Op het verzoek een rangorde aan te brengen tussen de verschillende factoren, gaven de meeste respondenten echter de voorkeur aan een volledige boven een snelle schadevergoeding.

De correlatieanalyses wezen ten slotte op een significant verband tussen de gepercipieerde duur van de procedure en de procedurele tevredenheid: hoe langer de respondenten de procedure vonden duren, des te ontevredener waren ze met de procedure an sich. Voorts was er een verband tussen de opgelegde schadevergoeding en de procedurele tevredenheid enerzijds, en de tevredenheid ten aanzien van de uitkomst van de schadevergoedingsprocedure anderzijds. Respondenten die vonden dat ze een passende schadevergoeding hadden ontvangen en respondenten die tevredener waren over de procedure, waren over het algemeen ook tevredener met de uitkomst van deze procedure.

### 3. Juridische onderzoeksvragen en - resultaten

Het juridische gedeelte van de studie richtte zich op de vraag welke wettelijke, beleidsmatige en jurisprudentiële ontwikkelingen zich de afgelopen decennia hebben voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de straffen in verkeerszaken.

In dit luik werd allereerst nagegaan op welke wijze door de wetgever en de rechterlijke macht invulling wordt gegeven aan de begrippen ‘culpa’, ‘roekeloosheid’ en ‘voorwaardelijk opzet’ na ernstige verkeersongevallen. Deze drie juridische begrippen spelen namelijk een cruciale rol bij de kwalificatie van het delict – voor welk delict iemand wordt veroordeeld – en zijn daarmee van invloed op de uiteindelijke straf. Bij een extensieve interpretatie van voorwaardelijk opzet kan bijvoorbeeld sneller voor een opzetdelict worden veroordeeld. In dat geval komen hogere strafmaxima in beeld, dan wanneer iemand schuldig wordt bevonden aan een schuld delict. En een kwalificatie op basis van roekeloosheid – de hoogste schuld gradatie – zal eveneens resulteren in hogere strafmaxima dan een kwalificatie op basis van ‘gewone’ culpa. De interpretatie van de drie rechtsbegrippen binnen het verkeersstrafrecht werd voorts vergeleken met de interpretatie van diezelfde begrippen binnen het commune strafrecht (de artikelen 287, 307 en 308 van het Wetboek van Strafrecht).

Het belang van de interpretatie van de begrippen culpa, roekeloosheid en voorwaardelijk opzet blijkt bijvoorbeeld uit onderstaand schema, waarin de voor deze studie belangrijkste wetsbepalingen uit de Wegenverkeerswet en het (commune) Wetboek van Strafrecht samengebracht. Er kan uit worden afgeleid dat het voor het toepasselijk strafmaximum nogal verschil uitmaakt of iemand wegens een schuld delict of een opzetdelict wordt veroordeeld. Ook het concept roekeloosheid is van invloed op het strafmaximum.

Tabel Relevante wetsbepalingen uit WVV 1994 en Wetboek van Strafrecht

| Artikel  | Kwalificatie                         | Strafverzwarende/verminderende factoren   | Strafmaximum                                    |
|--|--------------------------------------|---|---|
| Overtreding (WVV 1994)                             |                                      |   |   |
| Art. 5   | Gevaar of hinder veroorzakend gedrag |   | • 2 maanden                                     |
| (Culpose) schuld delicten (WVV 1994)               |                                      |   |   |
| Art. 6   | Zwaar letsel door schuld             | • basis (art. 175 lid 1 sub b)<br>• basis + roekeloosheid (art. 175 lid 2 sub b)<br>• basis + bijzondere omstandigheden (art. 175 lid 3)<br>• basis + roekeloosheid + bijzondere omstandigheden (art. 175 lid 2 sub b + art. 175 lid 3) | • 1½ jaar<br>• 3 jaar<br>• 2¼ jaar<br>• 4½ jaar |
| Art. 6   | Dood door schuld                     | • basis (art. 175 lid 1 sub a)<br>• basis + roekeloosheid (art. 175 lid 2 sub a)<br>• basis + bijzondere omstandigheden (art. 175 lid 3)<br>• basis + roekeloosheid + bijzondere omstandigheden (art. 175 lid 2 sub a + art. 175 lid 3) | • 3 jaar<br>• 6 jaar<br>• 4½ jaar<br>• 9 jaar   |
| (Culpose) schuld delicten (Wetboek van Strafrecht) |                                      |   |   |
| Art. 308   | Lichamelijk letsel door schuld       | • basis (art. 308 lid 1)<br>• basis + roekeloosheid (art. 308 lid 2)  | • 1 jaar<br>• 2 jaar                            |
| Art. 307   | Dood door schuld                     | • basis (art. 307 lid 1)<br>• basis + roekeloosheid (art. 307 lid 2)  | • 2 jaar<br>• 4 jaar                            |
| (Doleuze) opzet delicten (Wetboek van Strafrecht)  |                                      |   |   |
| Art. 302   | Zware mishandeling                   | • basis (art. 302 lid 1)<br>• basis + dood tot gevolg (art. 302 lid 2)<br>• basis + poging (art. 45)  | • 8 jaar<br>• 10 jaar<br>• 5⅓ jaar              |
| Art. 287   | Doodslag                             | • basis (art. 287)<br>• basis + poging (art. 45)  | • 15 jaar<br>• 10 jaar                          |



De afgelopen jaren heeft de Hoge Raad enkele historische arresten gewezen op het gebied van schuld en opzet binnen het verkeersstrafrecht. Zo heeft de Hoge Raad volgens velen de drempel voor het aannemen van voorwaardelijk opzet (sinds 1996) en roekeloosheid (sinds 2013) verhoogd en is het sindsdien lastiger om iemand voor dood door schuld in de zin van roekeloosheid of het opzettelijk veroorzaken van een verkeersongeval te veroordelen. Dit wordt althans vermoed. Of de arresten uit 2013 daadwerkelijk van invloed zijn geweest op het percentage veroordelingen wegens roekeloos rijgedrag bleef echter de vraag. Door het percentage gevallen waarin wegens roekeloos rijgedrag werd veroordeeld vóór de arresten te vergelijken met het percentage veroordelingen na de arresten werd in deze studie bekeken welke *kwantitatieve* impact de roekeloosheidsarresten nu precies hebben gehad.

Naast de jurisprudentiële interpretatie van centrale rechtsbegrippen, spelen ook andere factoren een belangrijke rol bij de bepaling van een gepaste straf(eis) in een concrete zaak, zoals het *wettelijk strafmaximum*. Door het strafmaximum op een misdrijf te verhogen, geeft de wetgever aan dat het strafrechtelijk verwijt dat de pleger wordt gemaakt ernstiger is dan vroeger. Als het goed is, vindt een verhoging van wettelijke strafmaxima weerklank in de concrete strafzaak: Voortaan worden bij dit soort misdrijven in de rechtspraak ook daadwerkelijk hogere straffen geëist en opgelegd.

Ten slotte zijn ook het *beleid van het OM* en de *zittende magistratuur* ten aanzien van de straffen van belang. Voor zowel OM als voor de rechters zijn enkele handvatten op dat gebied neergelegd in richtlijnen (OM) en oriëntatiepunten (rechters). Door de oude richtlijnen te vergelijken met de nieuwe, kon worden achterhaald welke ontwikkelingen zich in de loop der jaren hebben voorgedaan ten aanzien van de geïndiceerde straffen in verkeerszaken en commune zaken.

Op basis van een analyse van strafzaken gepubliceerd op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) en een juridische deskresearch van relevante wet- en regelgeving, parlementaire stukken en beleidsdocumenten werden de onderstaande onderzoeksvragen beantwoord:

### Onderzoeksvraag 3:

3. Welke wettelijke, beleidsmatige en jurisprudentiële ontwikkelingen hebben zich de afgelopen decennia voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de straffen in verkeerszaken en commune culpose zaken?
  - a. Hoe wordt door de wetgever, het OM en de zittende rechterlijke macht invulling gegeven aan de begrippen culpa, roekeloosheid en voorwaardelijk opzet na ernstige verkeersdelicten- en overtredingen en hoe verhoudt deze interpretatie zich tot de interpretatie van dezelfde begrippen in het commune strafrecht?
    - a. Welk effect hebben de arresten van de Hoge Raad van oktober 2013 gehad op de (praktijk van) tenlastelegging van het OM en het vonnis van de rechter ten aanzien van roekeloosheid?
  - b. Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan voor wat betreft de wettelijke strafmaxima op overtreding van de artikelen 5 WVV, 6 WVV, 307 en 308 Sr?
  - c. Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan ten aanzien van het strafvorderlijk beleid van het OM op dit punt? En welke voor wat betreft de strafrechtelijke richtlijnen (oriëntatiepunten) van de rechters?

### 3.1. Analyse jurisprudentie (onderzoeksvraag 3a)

Uit de analyse van de jurisprudentie bleek dat de rechters de begrippen ‘voorwaardelijk opzet’ en ‘roekeloosheid’ in de loop der jaren strikter zijn gaan interpreteren. Voor wat betreft voorwaardelijk opzet was het Porsche arrest uit 1996 het beginpunt van de restrictieve koers, voor wat betreft roekeloosheid enkele arresten uit 2013. Dit betekent dat de kans op veroordeling wegens een opzetdelict, dan wel een schulddelict in de zin van roekeloosheid kleiner lijkt te zijn geworden. Dit geldt voor zowel de verkeersdelicten als de commune delicten, al is de kans op een succesvolle vervolging voor een opzetdelict binnen het commune strafrecht groter, vanwege de gericht agressieve aard van deze delicten.

Deze conclusie is opvallend, omdat de wetgever in 2006 roekeloosheid als hoogste schuldgradatie *juist* introduceerde om de effecten van het Porsche arrest enigszins te matigen. Een analyse van de jurisprudentie toonde echter aan dat de rechtspraak niet goed uit de voeten kan met roekeloosheid. Zo heeft de terughoudendheid van de Hoge Raad bijvoorbeeld een duidelijke weerslag gehad op de lagere rechtspraak. Een empirische analyse van artikel 6 WVV-zaken op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) toonde aan dat de lagere rechters sinds de arresten uit 2013 significant minder vaak wegens roekeloosheid veroordelen: van 18% vóór de arresten tot 6% na de arresten, dit terwijl het OM nog steeds even vaak roekeloosheid ten laste legt (75% vóór en 78% na de arresten). Het plan van de wetgever om de effecten van het Porsche arrest deels te compenseren door de introductie van roekeloosheid lijkt dus mislukt.

Het niveau van de gewone culpa, daarentegen, lijkt in verkeerszaken wel relatief eenvoudig te kunnen worden bereikt. Wellicht zelfs eenvoudiger dan in commune zaken. Hoewel een enkele verkeersfout onvoldoende is om iemand wegens een schulddelict te veroordelen, is de verkeersschuld in hoge mate geobjectiveerd en wordt bij een overtreding van verkeersregels al snel schuld aangenomen. Hier speelt bovendien mee dat voor alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen een soort *Garantenstellung* geldt, die maakt dat zij extra voorzichtigheid moeten betrachten.

### 3.2. Ontwikkelingen met betrekking tot de strafmaxima (onderzoeksvraag 3b)

Tot voor kort werden de strafmaxima van centrale artikelen in de wegenverkeerswet steeds verhoogd, dikwijls in reactie op een roep uit de samenleving tot strengere straffen in verkeerszaken. In 2006 kwam met de inwerkingtreding van de Wet herijking wettelijke strafmaxima een eind aan deze trend. Het primaire doel van deze wet was namelijk niet om de strafmaxima te *verhogen*, maar om ze *in overeenstemming* te brengen met de strafmaxima in het Wetboek van Strafrecht.

Hoewel bepaalde wettelijke strafmaxima in de wegenverkeerswet als gevolg van de Wet herijking strafmaxima nog steeds werden verhoogd – zoals de maximale straf voor zwaar lichamelijk letsel door schuld in artikel 175 lid 1 sub b WVV – werd tevens een wijziging doorgevoerd die een dempende werking had op het wettelijk strafmaximum. Dit was het geval voor de verlaging van de maximumstraffen op gedragingen genoemd in artikel 175 lid 3 WVV, zoals rijden onder invloed, veel te hard rijden en het niet verlenen van voorrang. Omdat deze gedragingen zo vaak voorkomen zou het netto effect van de Wet herijking wettelijke strafmaxima in verkeerszaken, bezien over alle verkeerszaken tezamen, een strafverlichting kunnen betekenen. Of rechters als gevolg van deze Wet

in de praktijk daadwerkelijk minder zwaar zijn gaan straffen in geval van gedragingen genoemd in artikel 175 lid 3 WvW kon op basis van het huidige onderzoek niet worden nagegaan. Voor de commune culpose delicten betekende de Wet herijking wettelijke strafmaxima overigens wel een verhoging over de gehele linie.

### 3.3. Ontwikkelingen met betrekking tot strafbeleid OM en rechters (onderzoeksvraag 3c)

Een vergelijking van het huidige vervolgings- en strafbeleid van het OM en de rechters met vroegere beleidsdocumenten bracht allereerst aan het licht dat de huidige OM Richtlijn in bepaalde gevallen een lichtere strafeis voorschrijft dan voorheen. Dit zal in de praktijk betekenen dat officieren van justitie in sommige situaties een lagere straf zullen eisen.

Voorts schrijven zowel de OM Richtlijn als de LOVS oriëntatiepunten in bepaalde situaties momenteel een lagere *strafmodaliteit* voor, namelijk een taakstraf in plaats van een korte gevangenisstraf. Hoewel de *strafmaat* hoger is dan voorheen, wordt dit door slachtoffers vanwege de als minder ingrijpend gepercipieerde taakstraf mogelijk toch als een strafverlaging ervaren.

Ten slotte heeft het OM in de Richtlijn een vierde schuldgradatie geïntroduceerd: de ‘zeer hoge mate van schuld’ en de rechters hebben deze schuldgradatie in hun oriëntatiepunten overgenomen. Hoewel een officiële toelichting op deze wijziging ontbreekt, is ze mogelijk bedoeld om rechters te bewegen tot het opleggen van hogere straffen wanneer sprake is van (aan) roekeloosheid (grenzend rijgedrag).

## 4. Discussie en aanbevelingen

We constateerden dat de laatste jaren op alle drie de fronten – rechtspraak, wetgeving en beleid ontwikkelingen hebben plaatsgevonden die *mogelijk* hebben geleid tot lagere straffen in verkeerszaken. Zo heeft de restrictieve interpretatie van de begrippen voorwaardelijk opzet en roekeloosheid gevolgen gehad voor de lagere kwalificatie van het delict; zijn de wettelijke strafmaxima voor bepaalde veelvoorkomende verkeersfouten aanzienlijk verlaagd; en is de geïndiceerde straf(eis) op basis van OM en rechterlijke richtlijnen in bepaalde situaties ook (kwalitatief) lager dan voorheen.

Of deze ontwikkelingen daadwerkelijk een dempend effect hebben gehad op de straf in verkeerszaken konden we op basis van deze studie niet achterhalen. Daar is andersoortig onderzoek voor nodig, zoals een kwantitatieve analyse van justitiële registratiebestanden of strafdossiers, eventueel aangevuld met interviews met experts op het gebied van verkeersstrafrecht. Toch constateerden we een hoge mate van onvrede bij slachtoffers van verkeersdelicten en lijkt er in de rechtspraak sprake van een worsteling met de concepten culpa en (voorwaardelijk) opzet. Op basis hiervan zijn verschillende aanbevelingen geformuleerd die meer recht doen aan de (straf)behoeften van slachtoffers van verkeersdelicten, zonder daarbij de belangen van verdachte of de samenhang van de wettelijke strafmaxima tekort te doen.

- Ten aanzien van de wetgeving wordt eerst voorgesteld de huidige constructie in artikel 6 WvW los te laten en in plaats daarvan de verkeersdelicten te plaatsen in het kader van de gemeengevaarlij-

ke delicten (titel VII Wetboek van Strafrecht). Deze constructie heeft als voordeel dat het beter aansluit bij wat er feitelijk gebeurt in het geval van een verkeersdelict; dat veroordeling voor het dodelijke gevaarzettingsdelict waarschijnlijk eenvoudiger zal zijn dan veroordeling voor doodslag; dat een aparte strafverzwaring in de zin van roekeloosheid niet langer nodig is; en dat de ‘kloof’ tussen artikel 5 en artikel 6 WvW automatisch wordt gedicht. De verwachting is dat deze wijziging een beter werkbaar kader voor de rechtspraak oplevert, dat bovendien meer tegemoet komt aan de beleving en wensen van slachtoffers. Een tweede aanbeveling aan de wetgever betreft het strenger optreden tegen het veroorzaken van een ongeval zonder in bezit te zijn van een rijbewijs of tijdens ontzegging van de rijbevoegdheid. Het huidige strafmaximum van 3 maanden hechtenis (artikel 9 WvW) volstaat niet.

- Ten aanzien van de rechtspraak adviseren we minder terughoudendheid met betrekking tot roekeloosheid. Op basis van de parlementaire geschiedenis van dit juridische begrip had de wetgever namelijk een minder restrictieve interpretatie in gedachten dan de invulling die er momenteel in de rechtspraak aan wordt gegeven. Zo zou bijvoorbeeld sneller roekeloosheid kunnen worden aangenomen wanneer sprake is van een opeenstapeling van gedragingen uit artikel 175 lid 3 WvW. Voor lagere rechters blijft het goed motiveren van roekeloosheid van groot belang. Voorts zouden de *Garantenstellung* (in geval van professionele chauffeurs) en het feit dat het in verkeerszaken regelmatig recidiverende bestuurders betreft (nog) meer gewicht in de schaal mogen leggen.
- Ten aanzien van het OM wordt aanbevolen de ontwikkelingen met betrekking tot de recent geïntroduceerde schuldgradatie de ‘zeer hoge mate van schuld’ goed in de gaten te houden en te voorkomen dat deze wijziging onbedoeld leidt tot een lagere kwalificatie. Ook blijven goede communicatie met slachtoffers en verwachtingsmanagement ten aanzien van de uitkomst van het strafproces onverminderd belangrijk.
- Hoewel strikt genomen geen onderdeel van de studie, wordt ten aanzien van de verkeershandhaving geadviseerd het aantal gespecialiseerde politieagenten en officieren van justitie op peil te houden.
- Ten aanzien van de schadeafwikkeling wordt aanbevolen de hoogte van de uitgekeerde schadevergoeding en de snelheid waarmee deze schadevergoeding wordt afgewikkeld nauwlettend in de gaten te houden en de procedure, waar mogelijk, versnellen. De nieuwe ontwikkeling binnen de verzekeringswereld om voortaan ‘in partnerschap’ met het slachtoffer op te treden kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren.
- Ten aanzien van toekomstig onderzoek wordt geconstateerd dat er opvallend weinig onderzoek is verricht naar dit type delicten. Dit terwijl er jaarlijks een behoorlijk aantal mensen slachtoffer wordt van een verkeersdelict. Empirisch onderzoek op dit terrein wordt node gemist. Zo kan alleen een aanvullend onderzoek op basis van officiële registratiegegevens of een dossierstudie – eventueel in combinatie met expertinterviews – aantonen of de door ons geschetste ontwikkelingen daadwerkelijk van invloed zijn geweest op de opgelegde straffen in verkeerszaken. Eveneens verdient het aanbeveling meer empirisch onderzoek te verrichten naar de slachtoffers van verkeersdelicten. Hoewel het huidige onderzoek hier al een belangrijke aanzet voor gaf, waren de mogelijkheden tot analyse en generalisering van de resultaten beperkt vanwege de lage aantallen (relevante) respondenten. Toekomstige studies zouden nog nauwkeuriger in kaart kunnen brengen hoe slachtoffers (de uitkomst van) het strafproces beleven; hoe hun ervaringen positief kunnen worden beïnvloed; en hoe secundaire victimisatie kan worden voorkomen.

# Hoofdstuk 1

## Inleiding

### 1.1. Inleiding

Op 19 mei 2013 vond in het Limburgse Meijel een dramatisch verkeersongeval plaats. Op die dag verloor een Poolse automobilist de macht over het stuur, begon te slingeren en raakte een voor-bijfietsend ouder echtpaar en hun driejarige kleinkind. Alle drie de slachtoffers overleden ter plekke, terwijl de bestuurder ongedeerd bleef. Tijdens de daaropvolgende strafzaak kon de vereiste mate van schuld voor een veroordeling wegens artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 ('dood door schuld') niet worden aangetoond. Als gevolg hiervan werd de bestuurder enkel schuldig bevonden aan overtreding van het veel 'lichtere' artikel 5 Wegenverkeerswet 1994 ('gevaar veroorzakend gedrag'). Tot groot ongenoegen van de nabestaanden werd de automobilist in eerste instantie veroordeeld tot een taakstraf van 120 uur en een ontzegging van de rijbevoegdheid voor de duur van één jaar.<sup>1</sup>

Deze uitspraak leidde tot veel verontwaardigde reacties, zowel vanuit de nabestaanden als vanuit de maatschappij.<sup>2</sup> Vooral het feit dat de zeer ernstige gevolgen niet tot uitdrukking kwamen in de straf leidde tot onbegrip. Er kwam zoveel publieke ophef dat de rechtbank Limburg zich zelfs genoodzaakt voelde de uitspraak apart toe te lichten op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl). In hoger beroep werd de uitspraak van de rechtbank vernietigd en werd de bestuurder alsnog wegens overtreding van artikel 6 Wegenverkeerswet 1994 veroordeeld tot een gevangenisstraf van 15 maanden en een ontzegging van de rijbevoegdheid voor 4 jaar, maar dit nam de indruk niet weg dat er in verkeerszaken veel onvrede bestaat bij de slachtoffers.<sup>3</sup>

De bovengenoemde zaak staat namelijk niet op zichzelf. In de media zijn meerdere voorbeelden te vinden van ernstige verkeersongevallen, waarbij de strafrechtelijke reactie tot een – in de ogen van de slachtoffers en nabestaanden – onbevredigende uitkomst leidde.<sup>4</sup> Er wordt zelfs al gesproken over the *second tragedy*.<sup>5</sup> Onbekend is echter of deze gevoelens breed gedragen worden onder de betreffende slachtofferpopulatie of dat de genoemde voorbeelden uitzonderingen zijn. We weten ook niet of de onvrede veeleer samenhangt met de *kwalificatie* van de strafbare gedragingen – of een verdachte uiteindelijk wordt veroordeeld voor 'gevaar veroorzakend gedrag' of 'dood door schuld' – of dat het eerder de *lage straf* is die ongenoegen oproept.

<sup>1</sup> ECLI:NL:RBLIM:2014:10041.

<sup>2</sup> Zie bijvoorbeeld het artikel op NU.nl, 'Vader van doodgereden meisje gooit stoel naar rechter' van 21 november 2014: <http://www.nu.nl/binnenland/3934847/vader-van-doodgereden-meisje-gooit-stoel-rechter.html> (laatst bekeken op 1 juli 2016).

<sup>3</sup> ECLI:NL:GHSHE:2015:3709.

<sup>4</sup> Zie bijvoorbeeld de volgende berichten: 'Dader doodrijden Floor van der Wal vervroegd vrij' <http://www.parool.nl/parool/nl/4/AMSTERDAM/article/detail/3173403/2012/02/11/Dader-doodrijden-Floor-van-der-Wal-vervroegd-vrij.dhtml>; en de passage over de doodgereden Donnie Rog in: M. Husken & H. Lensink, *De naakte rechter. Over de storm in de Nederlandse rechtspraak*, Amsterdam: Uitgeverij Balans 2014. Zo ook een recent artikel in de Telegraaf waarin twee nabestaanden pleiten voor hogere straffen ('Ongeluk? Het is moord' van 1 juli 2016).

<sup>5</sup> Zie bijvoorbeeld J. Abramson, 'The second tragedy after traffic deaths', NYPress 2014 (<http://www.nypress.com/local-news/20141203/the-tragedy-after>).

1.2. Empirisch onderzoek

Empirisch onderzoek naar de tevredenheid van verkeersslachtoffers met de strafrechtspraktijk staat in de kinderschoenen. Ondanks het feit dat het verkeer jaarlijks veel slachtoffers eist, waarbij in een behoorlijk aantal gevallen ook sprake is van een strafbare gedraging, wordt deze specifieke slachtoffergroep door de wetenschap nauwelijks bediend. Dit geldt niet alleen voor Nederlandse verkeersslachtoffers, maar ook voor slachtoffers in het buitenland.

Een literatuurstudie leverde slechts twee publicaties op, waarin de ervaringen van verkeersslachtoffers met de straf en het strafproces kwantitatief zijn onderzocht. De eerste studie inventariseerde hoe Engelse en Schotse verkeersslachtoffers aankeken tegen (de uitkomst van) het strafproces.<sup>6</sup> Al met al waren de 364 ondervraagde slachtoffers niet bepaald positief. Zo was bijna 90% van de respondenten het oneens met de stelling ‘Ik vind dat de verdachte de straf kreeg die hij verdiende’. Ook de stelling ‘Ik vind de tenlastelegging een goede weerspiegeling van de gedragingen van verdachte’ kon op weinig bijval rekenen.<sup>7</sup> Slechts 20% van de respondenten was het hiermee eens.

De tweede studie vormt met 1.364 respondenten verspreid over 9 Europese lidstaten, waaronder Nederland, de grootste studie onder verkeersslachtoffers tot op heden.<sup>8</sup> Wederom spreken de uitkomsten boekdelen:

*The greatest dissatisfaction was expressed with regard to criminal proceedings: 89% of the families of the dead and 68% of those of disabled victims considered that justice was not done in their case, 75% and 61% respectively considered that the charges were not fair. Furthermore, nearly 70% felt that their cases were neither adequately, seriously, nor respectfully treated.*<sup>9</sup>

In hoeverre deze percentages echter opgaan voor de Nederlandse slachtoffers is onbekend. De online resultaten zijn veelal geaggregeerd weergegeven, zonder uitsplitsing naar land. Bovendien betreft het een studie van bijna twintig jaar geleden. Sinds 1997 hebben zich belangrijke wijzigingen voorgedaan op het gebied van het Nederlandse strafprocesrecht – denk hierbij aan de introductie van het spreekrecht en de Wet versterking positie slachtoffer uit 2011 – maar ook het materiële verkeersstrafrecht is sterk veranderd. In 2006 heeft de mate waarin verkeersdelicten maatschappelijk onaanvaardbaar werden geacht bijvoorbeeld geleid tot een ophoging van bepaalde wettelijke strafmaxima in de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV).<sup>10</sup> Mogelijk hebben deze veranderingen een positief effect gehad op de beleving van slachtoffers. Kortom, hoe Nederlandse slachtoffers van verkeersdelicten anno 2016 de straf en het strafproces ervaren is nog steeds de vraag.

Wat we wel weten is dat de voorkeur van de Nederlandse *bevolking* bij ernstige verkeersmisdrijven uitgaat naar een onvoorwaardelijke gevangenisstraf. Voor een werkstraf is in dat geval maar een gering draagvlak.

6 L.M. Pearce, ‘Drivers convicted of dangerous or careless driving and victims: What they think of driving offences and penalties’, *Road Safety Research Report no. 46*, London: Department for Transport 2004.  
7 In het Engelse luidden deze vragen: ‘I think that the defendant received the punishment he/she deserved’ en ‘I feel that the charges brought against the defendant fairly described the behaviour he/she displayed’.  
8 Federation Européenne des Victimes de la Route (FEVR), *Impact of road and death injury. Research into the principal causes of the decline in quality of life and living standard suffered by road crash victims and victim families*, Geneva 1997.  
9 FEVR (1997), p. 8.  
10 Kamerstukken II 2001-2002, 28 484, nr. 3.

1.3. Nederlands (verkeers)strafrecht

Zeker wanneer het verkeersdelict een dodelijke afloop had, kiezen burgers liever voor een onvoorwaardelijke gevangenisstraf dan voor een werkstraf.<sup>11</sup> Op dit gebied lijkt er een ‘punitiviteitskloof’ te bestaan tussen ‘burgers-als-rechters’ en echte rechters.<sup>12</sup> In vergelijking met echte rechters – die in 64% van de veroordelingen voor artikel 6 WVV een werkstraf opleggen – kiezen burgers-als-rechter veel vaker voor een gevangenisstraf. Indien beide groepen voor een gevangenisstraf kiezen, is de duur van de door de burgers-als-rechters gekozen gevangenisstraf bovendien aanzienlijk langer dan de feitelijk door de rechters opgelegde straffen. Hetzelfde geldt voor de geldboetes.

Voordat we overgaan tot een bespreking van de probleemstelling en de onderzoeksvragen, schetsen we eerst een beeld van de geldende wet- en regelgeving met betrekking tot ernstige verkeersdelicten in Nederland.

1.3.1. WVV 1994 en de commune delicten in het Wetboek van Strafrecht

Binnen het verkeersstrafrecht bestaan er na een dodelijk ongeval of een ongeval waarbij zwaar lichamelijk letsel is toegebracht verschillende mogelijkheden om de veroorzaker van dat ongeval strafrechtelijk te vervolgen en te bestraffen. Ten eerste kan de veroorzaker het verwijt worden gemaakt van de misdrijven ‘dood door schuld’ of ‘zwaar lichamelijk letsel door schuld’ in het verkeer (art. 6 WVV). Daarop staan in beginsel maximumstraffen van respectievelijk drie en anderhalf jaar gevangenisstraf (art. 175 lid 1 WVV). Als de schuld van de veroorzaker bestaat uit de hoogste schuldgradatie – ‘roekeloosheid’ – is het strafmaximum bepaald op zes (‘dood door schuld’), dan wel drie (‘zwaar lichamelijk letsel door schuld’) jaar (art. 175 lid 2 WVV). Beide maxima worden met de helft verhoogd indien de veroorzaker onder verzwarende omstandigheden handelde. Als zodanig merkt de wet aan: rijden onder invloed, weigeren van een ademtest, aanmerkelijke snelheidsovertreding, bumperkleven, geen voorrang geven of gevaarlijk inhalen (art. 175 lid 3 WVV).<sup>13</sup>

Indien de veroorzaker ten tijde van het ongeval echter geen schuld had, maar enkel handelde in een kort moment van onoplettendheid (‘culpa levis’), dan kan hem geen dood door schuld ten laste worden gelegd. Voor artikel 6 WVV is namelijk een zwaardere vorm van culpa vereist (‘culpa lata’). In dat geval kan hij hooguit veroordeeld worden voor de overtreding neergelegd in artikel 5 WVV: gevaar of hinder veroorzakend gedrag op de weg. Artikel 5 WVV is een overtreding, geen misdrijf. Het strafmaximum voor overtreding van artikel 5 WVV staat op 2 maanden hechtenis. Zoals blijkt uit de Meijelse zaak kan dit voor slachtoffers of nabestaanden een zeer onbevredigende uitkomst zijn.

Wanneer we kijken naar de commune ‘evenknie’ van artikel 6 WVV, namelijk ‘dood door schuld’ in artikel 307 Sr of ‘zwaar letsel door schuld’ in artikel 308 Sr, dan valt op dat de strafmaxima op deze strafbare feiten lager zijn dan de maxima voor overtreding van artikel 6 WVV.

11 Zie S. Ruiter, J. Tolsma, M. de Hoon, H. Elffers & P. van der Laan, *De burger als rechter. Een onderzoek naar geprefereerde sancties voor misdrijven in Nederland*, Den Haag: Boom Lemma uitgevers 2011 (i.o.v. het WODC).  
12 Zie Ruiter e.a. (2011), p. 117. Overigens geven de onderzoekers toe dat de strafvoorkeuren van burgers moeilijk te vergelijken zijn met de straffen die rechters in werkelijkheid opleggen en dat dit wellicht van invloed zou kunnen zijn geweest op de uitkomsten (p.131).  
13 De duur van een eventueel op te leggen ontzegging van de rijbevoegdheid laten we hier buiten beschouwing.

Via de hogere strafmaxima heeft de wetgever willen uitdrukken dat dood of zwaar letsel door schuld in het verkeer kwalijker is – een zwaarder strafrechtelijk verwijt met zich meebrengt – dan het door schuld (culpoos) veroorzaken van dood of zwaar letsel in andere situaties, buiten de verkeerscontext.

In de ernstigste gevallen, waarin sprake is van opzet (dolus) in plaats van schuld (culpa), bestaat de mogelijkheid om de dader te vervolgen en te bestraffen wegens de commune delicten doodslag (art. 287 Sr) en zware mishandeling (art. 302 Sr). Daarop zijn maximale gevangenisstraffen van respectievelijk vijftien en acht jaar gesteld.<sup>14</sup> Wanneer de beoogde gevolgen niet zijn ingetreden, bestaat de mogelijkheid om poging doodslag of poging zware mishandeling ten laste te leggen (art. 45 Sr). In onderstaande tabel is het een en ander schematisch weergegeven:

Tabel 1.1. Relevante wetsbepalingen uit WVV 1994 en Wetboek van Strafrecht

| Artikel   | Kwalificatie                         | Strafverzwarende/verminderende factoren   | Strafmaximum                                    |
|---|--------------------------------------|---|---|
| Overtreding (WVV 1994)                            |                                      |   |   |
| Art. 5  | Gevaar of hinder veroorzakend gedrag |   | • 2 maanden                                     |
| (Culpose) schulddelicten (WVV 1994)               |                                      |   |   |
| Art. 6  | Zwaar letsel door schuld             | • basis (art. 175 lid 1 sub b)<br>• basis + roekeloosheid (art. 175 lid 2 sub b)<br>• basis + bijzondere omstandigheden (art. 175 lid 3)<br>• basis + roekeloosheid + bijzondere omstandigheden (art. 175 lid 2 sub b + art. 175 lid 3) | • 1½ jaar<br>• 3 jaar<br>• 2¼ jaar<br>• 4½ jaar |
| Art. 6  | Dood door schuld                     | • basis (art. 175 lid 1 sub a)<br>• basis + roekeloosheid (art. 175 lid 2 sub a)<br>• basis + bijzondere omstandigheden (art. 175 lid 3)<br>• basis + roekeloosheid + bijzondere omstandigheden (art. 175 lid 2 sub a + art. 175 lid 3) | • 3 jaar<br>• 6 jaar<br>• 4½ jaar<br>• 9 jaar   |
| (Culpose) schulddelicten (Wetboek van Strafrecht) |                                      |   |   |
| Art. 308  | Lichamelijk letsel door schuld       | • basis (art. 308 lid 1)<br>• basis + roekeloosheid (art. 308 lid 2)  | • 1 jaar<br>• 2 jaar                            |
| Art. 307  | Dood door schuld                     | • basis (art. 307 lid 1)<br>• basis + roekeloosheid (art. 307 lid 2)  | • 2 jaar<br>• 4 jaar                            |
| (Doleuze) opzetdelicten (Wetboek van Strafrecht)  |                                      |   |   |
| Art. 302  | Zware mishandeling                   | • basis (art. 302 lid 1)<br>• basis + dood tot gevolg (art. 302 lid 2)<br>• basis + poging (art. 45)  | • 8 jaar<br>• 10 jaar<br>• 5½ jaar              |
| Art. 287  | Doodslag                             | • basis (art. 287)<br>• basis + poging (art. 45)  | • 15 jaar<br>• 10 jaar                          |

14 Indien het slachtoffer overlijdt als gevolg van de mishandeling, dan bedraagt het strafmaximum zelfs 10 jaar.

1.3.2. Strafrechtelijke afdoening in de praktijk

In de praktijk, echter, komt de straf(eis) in verkeerszaken bij lange na niet in de buurt van de wettelijk bepaalde strafmaxima. Zo bepaalt de OM Richtlijn voor strafvordering verkeersongevallen dat in geval van dood door schuld, waarbij sprake is van een ‘zeer hoge mate van schuld’ in combinatie met een (zeer) hoog alcoholpercentage en/of andere strafverzwarende omstandigheden, de geïndiceerde strafeis 4 jaar gevangenisstraf bedraagt.<sup>15</sup> De oriëntatiepunten van de rechterlijke macht sluiten hier bij aan.<sup>16</sup>

Intussen komt het in de meeste gevallen niet eens tot een onvoorwaardelijke gevangenisstraf. Uit de Monitor Verkeerscriminaliteit blijkt dat het veroorzaken van dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld in meer dan de helft van de verkeerszaken werd afgedaan met een werkstraf.<sup>17</sup> (Deels) onvoorwaardelijke vrijheidsstraffen werden in slechts 7% van de gevallen van dood of zwaar lichamelijk letsel door schuld opgelegd. Ter vergelijking: in de groep ‘overige volwassen daders, niet zijnde verkeersdelinquenten’ werd 15% veroordeeld tot een onvoorwaardelijke vrijheidsstraf.<sup>18</sup>

1.4. De schadeafwikkeling

Een ander belangrijk aspect voor slachtoffers is de manier waarop en de mate waarin de door het ongeval ontstane schade wordt afgehandeld. Ondanks het feit dat de schadeafwikkeling van verkeersongevallen in Nederland veelal via verzekeringen wordt geregeld – een gang naar de rechter is uitzonderlijk – kan dit toch problemen opleveren. Hoewel er momenteel geluiden opgaan om het personenschaderecht fundamenteel te veranderen – het herstel moet in de toekomst centraal staan en de schadeafwikkeling dient in - met het slachtoffer te gebeuren – is de gangbare praktijk nog steeds dat de verzekeraar van de veroorzaker van het ongeval eerder *tegenover* het slachtoffer staat.<sup>19</sup> Als gevolg hiervan kan de procedure flinke vertraging oplopen en kan ook de hoogte van de uiteindelijk uitgekeerde schadevergoeding tegenvallen. Uit buitenlandse studies blijkt dan ook dat veel slachtoffers ontevreden zijn over de snelheid en de uitkomst van de schadevergoedingsprocedure.<sup>20</sup> Een veelgehoorde klacht is dat slachtoffers te lang op hun schadevergoeding moeten wachten en dat ze een aanzienlijk deel van de kosten van het ongeval zelf moeten dragen.<sup>21</sup>

Hoe Nederlandse verkeersslachtoffers de schadevergoeding(sprocedure) ervaren is nagenoeg nooit onderzocht. Alleen de eerdergenoemde slachtofferenquête uit 1997 had tevens een module over de schadeafwikkeling opgenomen. Uit de antwoorden sprak een wijdverbreide ontevredenheid met de verzekeringsmaatschappijen: Bijna 80% van de slachtoffers was ontevreden met hun contacten met de maatschappijen of met de geboden schadevergoeding.

15 Richtlijn voor strafvordering verkeersongevallen en verlaten plaats ongeval (2015Ro22).  
16 Zie Stafbureau LOVS, *Oriëntatiepunten voor straftoemeting en LOVS-afspraken 2016*, te vinden via [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).  
17 Dit was althans de situatie in 2007 (M. Blom, I.M. Bregman & B.S.J. Wartna, *Geregisteerde verkeerscriminaliteit in kaart. Een kwantitatief beeld van achtergrondkenmerken en de recidive van geregisteerde verkeersdelinquenten in Nederland*, Den Haag: WODC 2011, p. 25-26). Blom, Bregman & Wartna (2011), bijlage 3 tabel B2.  
18 Blom, Bregman & Wartna (2011), bijlage 3 tabel B2.  
19 Zie M. Loth & L. Stegerhoek, ‘Achter het stuur in de bus. Over herstel van autonomie in het aansprakelijkheidsrecht’, *Aansprakelijkheid, verzekering en schade* (3), 94-97.  
20 Zie I. Aertsen & F. Hutsebaut, *Kinderen als slachtoffer van het verkeer. Onderzoek naar de behoeften en ervaringen van verkeersslachtoffers en hun nabestaanden*, Brussel: Academic & Scientific Publishers 2010, p. 84-88 voor een bespreking van enkele onderzoeken.  
21 Deelname aan het schadevergoedingsproces wordt bovendien geassocieerd met een hoger risico op post-traumatisch stress-syndroom (zie Aertsen & Hutsebaut (2010), p. 88).



Er zijn aanwijzingen dat Nederlandse verkeersslachtoffers vandaag de dag nog steeds problemen ervaren bij het verkrijgen van schadevergoeding voor de door hen geleden schade, maar de klachten zijn vooral gebaseerd op anekdotisch bewijsmateriaal, zoals het recent 'Zwartboek' waarin de verschillende problemen worden beschreven.<sup>22</sup> Wederom ontbreken actuele empirische data. Hoewel het primaat van het huidige onderzoek ligt bij de ontwikkelingen binnen het *verkeersstrafrecht* en de manier waarop verkeersslachtoffers de straf en de strafprocedure percipiëren, proberen we ook zicht te krijgen op de ervaringen van verkeersslachtoffers met betrekking tot de schadeafwikkeling.

## 1.5. Probleemstelling en onderzoeksvragen

### 1.5.1. Empirische onderzoeksvragen

In Nederland is sinds 1997 geen kwantitatief onderzoek meer verricht onder slachtoffers van verkeersdelicten en hun perceptie op de strafprocedure of de uitkomst daarvan. Dit terwijl er sindsdien belangrijke veranderingen hebben plaatsgevonden, zowel op het gebied van slachtofferrechten, als op het gebied van het materiële verkeersstrafrecht. Hoewel het werkveld vermoedt dat slachtoffers ontevreden zijn, en hoewel de media en andere anekdotische bronnen eveneens verwijzen naar de onvrede van slachtoffers van verkeersdelicten met (de uitkomst van het) strafproces, is er een gebrek aan recent empirisch bewijsmateriaal. Indien uit deze studie blijkt dat hoge percentages slachtoffers ontevreden zijn, dan zou dit reden kunnen zijn te pleiten voor veranderingen binnen het verkeersstrafrecht dan wel het aansprakelijkheidsrecht, al spelen andere factoren uiteraard ook een rol.

Dit onderzoek richt zich echter niet alleen op beschrijvende analyses en het berekenen van percentages (on)tevreden slachtoffers. Een ander doel is om meer inzicht te krijgen in mogelijke verbanden tussen verschillende factoren en slachtoffertevredenheid. In dit kader zijn twee victimologische theorieën van belang: de procedurele rechtvaardigheidstheorie en de distributieve rechtvaardigheidstheorie.<sup>23</sup> Volgens de distributieve rechtvaardigheidstheorie hangt tevredenheid van slachtoffers van misdrijven met de strafprocedure vooral samen met de *uitkomst* van deze procedure: of de dader bijvoorbeeld wordt gearresteerd, vervolgd en bestraft. Ook de hoogte van de straf correleert met slachtoffertevredenheid: hoe hoger de straf, des te tevredener het slachtoffer. Uit slachtofferstudies blijkt echter dat niet alleen de uitkomst van de procedure bepalend is voor de mate van tevredenheid van slachtoffers, maar dat ook de *procedure zelf* een belangrijke rol speelt. Factoren als tijdige informatievoorziening, respectvolle bejegening, mogelijkheid tot deelname aan het strafproces en beschikbaarheid van slachtofferhulp zijn eveneens van (groot) belang. De perceptie van procedurele rechtvaardigheid kan zelfs van invloed zijn op uitkomsttevredenheid: Een positieve evaluatie van de procedure waarbinnen de uitkomst tot stand kwam, kan het effect van een tegenvallende uitkomst matigen.<sup>24</sup> Gevoelens van procedurele rechtvaardigheid, distributieve rechtvaardigheid en slachtoffertevredenheid – en eventuele samenhangen daartussen – zijn nog

maar zelden empirisch onderzocht. Dit geldt des te meer voor de specifieke slachtoffergroep van verkeersslachtoffers, aangezien de studies die zijn verricht zich hoofdzakelijk concentreren op slachtoffers van andere misdrijven, zoals vermogens- en geweldsdelicten. Of en hoe gevoelens van procedurele en distributieve rechtvaardigheid correleren met slachtoffertevredenheid ten aanzien van de schadeafwikkeling na verkeersongevallen is ook niet eerder onderzocht.

In dit *empirische* gedeelte van het onderzoek gaat het om de beslissingen die de strafrechter of de verzekeraar ter zake neemt, de procedure die aan deze beslissing ten grondslag ligt, en hoe beide factoren worden gepercipieerd door de (nabestaanden van de) slachtoffers van verkeersdelicten. Indien zou blijken dat slachtoffers en nabestaanden teleurgesteld zijn door de procedure en de uitkomsten van de rechtsgang of de schadeafwikkeling, leidt dit tot de vraag hoe de onvrede zou kunnen worden verminderd. De probleemstelling is verder uitgewerkt in de twee hierna genoemde empirische onderzoeksvragen.

### Onderzoeksvragen 1 en 2

1. Hoe percipiëren (nabestaanden van) slachtoffers van ernstige verkeersdelicten en verkeersovertredingen de strafprocedure, de kwalificatie van het delict en het uiteindelijke vonnis?
  - a. Welke variabelen hangen samen met tevredenheid ten aanzien van het strafproces en de uitkomst van het strafproces?
  - b. Hangt tevredenheid met het strafproces eerder samen met de kwalificatie van het delict of met de straf?
  - c. Welke knelpunten ervaren (nabestaanden van) slachtoffers tijdens de strafprocedure?
2. Hoe percipiëren (nabestaanden van) slachtoffers van ernstige verkeersdelicten en verkeersovertredingen de procedure ter verkrijging van schadevergoeding en de uitkomst van een dergelijke procedure?
  - a. Welke variabelen hangen samen met tevredenheid ten aanzien van de schadeafwikkeling?
  - b. Hangt tevredenheid met de schadeafwikkeling eerder samen met de snelheid van de procedure of de uitkomst?
  - c. Welke knelpunten ervaren (nabestaanden van) slachtoffers tijdens de schadeafwikkeling?

### 1.5.2. Juridische onderzoeksvragen

De derde onderzoeksvraag maakt onderdeel uit van het *juridische* deel van het onderzoek. In dit luik wordt eerst nagegaan op welke wijze door de wetgever en door de zittende rechterlijke macht invulling wordt gegeven aan de begrippen 'culpa', 'roekeloosheid' en 'voorwaardelijk opzet' na ernstige verkeersongevallen (onderzoeksvraag 3a). Deze drie juridische begrippen spelen namelijk een cruciale rol bij de kwalificatie van het delict, en zijn daarmee van invloed op de uiteindelijke straf. Bij een ruimhartige interpretatie van voorwaardelijk opzet, kan bijvoorbeeld sneller voor een doleus (opzet) delict worden veroordeeld. Zoals bleek uit tabel 1 komen in dat geval hogere strafmaxima in beeld,

22 H. van Maanen, *Zwartboek waar verkeersslachtoffers na het ongeval mee geconfronteerd worden*, Vereniging Verkeersslachtoffers 2015 (te vinden via: [http://verkeersslachtoffers.nl/wp-content/uploads/2011/10/2015\\_VVS\\_Zwartboek.pdf](http://verkeersslachtoffers.nl/wp-content/uploads/2011/10/2015_VVS_Zwartboek.pdf)).

23 Voor de procedurele rechtvaardigheidstheorie, zie bijvoorbeeld E.A. Lind & T.R. Tyler, *The social psychology of procedural justice* (Critical issues in social justice series), New York: Plenum Press 1988. Voor de distributieve rechtvaardigheidstheorie en de samenhang tussen gevoelens van procedurele en distributieve rechtvaardigheid zie, onder andere, E. Erez & E. Bienkowska, 'Victim participation in proceedings and satisfaction with justice in the continental systems: The case of Poland', *Journal of Criminal Justice* (21) 1993, 47-60.

24 Zie onder andere Lind & Tyler (1988); M. S. Laxminarayan & A. Pemberton, 'Victims justice preferences in a collectivist informal setting: The case of Bhutanese refugees in Nepal', *International Journal of Crime, Law and Justice* (40), 2012, 255-269.

dan wanneer iemand schuldig wordt bevonden aan een culpoos (schuld)delict. Wanneer de rechters echter een restrictieve benadering van voorwaardelijk opzet voorstaan, dan betreft de kwalificatie een minder ernstig delict en zal de uiteindelijke straf logischerwijs ook lager uitvallen.

De afgelopen jaren heeft de Hoge Raad enkele historische arresten gewezen op het gebied van de *mens rea* binnen het verkeersstrafrecht, waardoor er verschuivingen zijn opgetreden in de mate waarin bepaalde vormen van schuld en opzet kunnen worden aangetoond. Het zogenaamde Porsche arrest, maar ook enkele arresten uit 2013, waarin de interpretatie van het begrip roekeloosheid centraal stond, hebben mogelijk een behoorlijke impact gehad op de rechtspraak. Volgens velen heeft de Hoge Raad de drempel voor het aannemen van voorwaardelijk opzet en roekeloosheid drastisch verhoogd en is het sinds de bewuste arresten lastiger om iemand voor dood door schuld in de zin van roekeloosheid of het opzettelijk veroorzaken van een verkeersongeval te veroordelen. Welke kwantitatieve impact de arresten hebben gehad – in welk percentage van de gevallen er vóór en na de arresten wegens voorwaardelijk opzet en roekeloos rijgedrag is veroordeeld – valt, met enige slag om de arm, te berekenen, in ieder geval voor wat betreft roekeloosheid. Ook dit maakt deel uit van het onderzoek.

De interpretatie van de drie rechtsbegrippen zal voorts worden vergeleken met rechtspraak waarbij diezelfde juridische begrippen aan de orde zijn bij de artikelen 287, 307 en 308 van het Wetboek van Strafrecht (het commune strafrecht).<sup>25</sup> De achtergrond van deze vergelijking is de volgende. Indien vanuit een zuiver juridische analyse verschillen worden gevonden tussen de uitleg van de centrale rechtsbegrippen in de twee onderzochte domeinen (verkeersstrafrecht respectievelijk gemeen strafrecht), *zonder* dat deze verschillen kunnen worden verklaard door relevante verschillen in de aard van commune en verkeerszaken, dan kan het werk van de rechter mogelijk als verklaring dienen voor de eventuele onvrede van de slachtoffers met de kwalificaties die binnen het strafrechtelijk systeem worden gehecht aan ongeval veroorzakend gedrag. Indien zodanig verschil wordt geconstateerd, is daarmee mogelijk een verklaring van een deel van de onvrede gegeven en rijst de vervolgvraag: of – en zo ja, hoe – aan de discrepantie en het bijbehorende ongenoegen van slachtoffers tegemoet kan worden gekomen.

Naast de jurisprudentiële interpretatie van centrale rechtsbegrippen, spelen ook andere factoren een belangrijke rol bij de bepaling van een gepaste straf(eis) in een concrete zaak, zoals het *wettelijk strafmaximum* (onderzoeksvraag 3b). Door het strafmaximum op een misdrijf te verhogen, geeft de wetgever aan dat het strafrechtelijk verwijt dat de pleger wordt gemaakt ernstiger is dan vroeger. Anders gezegd, het gedrag wordt hem tegenwoordig zwaarder aangerekend. Als het goed is vindt een verhoging van wettelijke strafmaxima weerklank in de concrete strafzaak: voortaan worden bij dit soort misdrijven in de rechtspraak ook daadwerkelijk hogere straffen geëist en opgelegd.

De wetgever kan dit echter niet alleen bewerkstelligen. Hij is daarbij afhankelijk van het OM en de rechters. Wat dat betreft is dus ook het beleid van het OM en de *zittende magistratuur* ten aanzien van de straffen van belang (onderzoeksvraag 3c). Voor zowel OM als voor de rechters zijn enkele handvatten op dat gebied neergelegd in richtlijnen (OM) en oriëntatiepunten (rechters) en deze beleidsinstrumenten worden regelmatig herzien en geactualiseerd. Door de oude richtlijnen te

<sup>25</sup> Van belang hierbij is het feit dat de wetgever de verkeersdelicten als *gekwalficeerde specialis* ziet ten opzichte van hun commune 'tegenhangers'. Dit komt tot uiting in de hogere strafmaxima.

vergelijken met de nieuwe, kunnen we achterhalen welke ontwikkelingen zich in de loop der jaren hebben ten aanzien van de geïndiceerde straffen in verkeerszaken en commune culpose zaken.

### Onderzoeksvraag 3

3. Welke wettelijke, beleidsmatige en jurisprudentiële ontwikkelingen hebben zich de afgelopen decennia voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de straffen in verkeerszaken en commune culpose zaken?
  - a. Hoe wordt door de wetgever, het OM en de zittende rechterlijke macht invulling gegeven aan de begrippen culpa, roekeloosheid en voorwaardelijk opzet na ernstige verkeersdelicten- en overtredingen en hoe verhoudt deze interpretatie zich tot de interpretatie van dezelfde begrippen in het commune strafrecht?
    - a. Welk effect hebben de arresten van de Hoge Raad van oktober 2013 gehad op de (praktijk van) tenlastelegging van het OM en het vonnis van de rechter ten aanzien van roekeloosheid?
  - b. Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan voor wat betreft de wettelijke strafmaxima op overtreding van de artikelen 5 WVV, 6 WVV, 307 en 308 Sr?
  - c. Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan ten aanzien van het strafvorderlijk beleid van het OM op dit punt? En welke voor wat betreft de strafrichtlijnen (oriëntatie punten) van de rechters?

## 1.6. Onderzoeksmethoden

De onderzoeksvragen zijn beantwoord met behulp van drie onderzoeksmethoden: 1) een schriftelijke enquête onder slachtoffers van verkeersdelicten, 2) een analyse van strafzaken gepubliceerd op de website [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) en 3) een juridische deskresearch. Hieronder worden de drie onderzoeksmethoden kort beschreven. Voor een uitgebreider overzicht van de gehanteerde onderzoeksmethode en de beperkingen daarvan, zie de betreffende hoofdstukken.

### 1.6.1. Schriftelijke vragenlijst verkeersslachtoffers

Ter beantwoording van de eerste twee onderzoeksvragen is een schriftelijke vragenlijst uitgezet onder 1000 verkeersslachtoffers die in de periode januari 2011 – juni 2014 zijn aangemeld bij Slachtofferhulp Nederland (hierna: SHN). Het betrof volwassen slachtoffers van wie het tweezijdige ongeval heeft geresulteerd in ernstig letsel en/of overlijden van een dierbare. Verder moest het ongeval hebben geleid tot een strafvorderlijke reactie en/of een schadeverhaal.<sup>26</sup> Alle 1000 slachtoffers ontvingen een schriftelijke uitnodiging tot deelname aan het onderzoek. Zij konden vervolgens kiezen om de lijst online, dan wel op papier in te vullen. Slachtoffers die niet binnen bepaalde tijd reageerden, werden bovendien door de onderzoekers gebeld om hen aan de enquête te herinneren. Dit leverde in totaal 193 ingevulde vragenlijsten op, waarvan er uiteindelijk 175 zijn meegenomen in de analyses.<sup>27</sup>

<sup>26</sup> Eigenlijk wilden we enkel respondenten aanschrijven die te maken hebben gehad met een strafprocedure. Er is bij de selectie van de respondenten echter een fout opgetreden, waardoor per ongeluk ook slachtoffers van verkeersongevallen zijn geïnccludeerd, in wier zaak geen sprake was van (verdenking van) een strafbaar feit. Meer hierover in hoofdstuk 2.

<sup>27</sup> Waarom bepaalde lijsten zijn uitgesloten, wordt eveneens in hoofdstuk 2 besproken.

Met behulp van de vragenlijst is geprobeerd een antwoord te vinden op de vraag hoeveel slachtoffers (on)tevreden zijn met de strafvorderlijke reactie na het incident en de schadeafwikkeling. Hoge percentages en aantallen geven een beeld van de ernst van het probleem en kunnen een indicatie zijn van de noodzaak hier iets aan te doen. Al zijn hoge aantallen ontevreden slachtoffers natuurlijk nooit allesbepalend. Of wetgeving, beleid en rechtspraktijk uiteindelijk aanpassing behoeven hangt uiteraard ook af van andere factoren dan slachtoffertevredenheid. Dit wordt behandeld in het normatieve (juridische) gedeelte van het onderzoek.

Naast percentages en andere descriptieve resultaten is ook gekeken naar de samenhang tussen bepaalde variabelen. Hierbij is vooral gekeken naar de samenhang tussen de tevredenheid over de strafprocedure, straf, schadevergoedingsprocedure en schadevergoeding enerzijds; en hoogte straf, procedurele rechtvaardigheidsgevoelens, distributieve rechtvaardigheidsgevoelens, en mentale gezondheid anderzijds. Op deze variabelen zijn correlatieanalyses verricht.<sup>28</sup>

#### 1.6.2. Analyse strafzaken via [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl)

Onderzoeksvraag 3a is beantwoord met behulp van een analyse van juridische uitspraken. Via de database [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) zijn selecties van strafzaken bestudeerd. Deze analyse van de jurisprudentie heeft zicht gegeven op de manier waarop de drie rechtsbegrippen ‘voorwaardelijk opzet’, ‘roekeloosheid’ en ‘culpa’ in de rechtspraktijk worden geïnterpreteerd. Hierbij hebben we in het bijzonder gelet op mogelijke verschillen tussen de uitleg van centrale rechtsbegrippen in het verkeersstrafrecht en het commune strafrecht.

Vanwege de hoge aantallen gepubliceerde zaken, hebben we gekozen voor een selectiestrategie, waarbij de belangrijkste interpretaties zijn meegenomen. Voor de inhoudelijke analyse hebben we aansluiting gezocht bij de methode van gevalsvergelijking zoals beschreven door Klaas Rozemond.

Om het effect van de jurisprudentie van de Hoge Raad op de lagere rechtspraak cijfermatig te onderzoeken hebben we eveneens gebruik gemaakt van uitspraken gepubliceerd op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) (onderzoeksvraag 3aa). Met behulp van een chi-kwadraat analyse werd gekeken of er een significant verschil was in de frequentie waarmee in artikel 6 WvW-zaken roekeloosheid ten laste werd gelegd vóór en na de arresten uit 2013. Hetzelfde is gebeurd voor veroordelingen op basis van roekeloosheid.

#### 1.6.3. Juridische deskresearch

Om onderzoeksvragen 3b en 3c te beantwoorden is het wettelijke en het beleidskader op het gebied van verkeersdelicten met ernstige afloop in kaart gebracht. Dit is gebeurd aan de hand van relevante wet- en regelgeving en parlementaire (beleids)documenten. Eveneens zijn alle relevante Aanwijzingen en Strafvorderingsrichtlijnen van het College van Procureurs-Generaal en de oriëntatiepunten van de zittende magistratuur op dit gebied bestudeerd, zowel voor wat betreft de delicten uit de WvW als hun ‘tegenhangers’ uit het commune strafrecht.<sup>29</sup> Op basis van deze bronnen is het mogelijk de toepasselijke wet- en regelgeving en het vigerende beleid van het OM en de zittende

magistratuur nauwkeurig te inventariseren en analyseren. Door ‘oude’ documenten af te zetten tegen huidige beleidsstukken is het bovendien mogelijk om interessante ontwikkelingen op dit gebied gedurende de afgelopen jaren te achterhalen.

#### 1.7. Leeswijzer

De opbouw van dit rapport is als volgt. In hoofdstuk 2 worden de onderzoeksmethoden beschreven aan de hand waarvan de survey onder verkeersslachtoffers uit het bestand van Slachtofferhulp Nederland is verricht. De resultaten van de survey worden weergegeven in hoofdstuk 3. Deze twee hoofdstukken vormen het empirische gedeelte van het onderzoek. In de daaropvolgende hoofdstukken worden achtereenvolgens de rechtsbegrippen ‘voorwaardelijk opzet’ (hoofdstuk 4), ‘roekeloosheid’ (hoofdstuk 5) en ‘aanmerkelijke schuld’ (hoofdstuk 6) besproken. De afgelopen jaren hebben zich in de jurisprudentie belangrijke ontwikkelingen voorgedaan ten aanzien van deze rechtsbegrippen. Deze ontwikkelingen hebben consequenties voor de manier waarop bepaalde gedragingen strafrechtelijk worden gekwalificeerd en zijn daarmee van invloed op de straf in een concrete rechtszaak. In de drie hoofdstukken worden de rechtsbegrippen niet alleen besproken in de context van het verkeersstrafrecht, maar ook in de context van het commune strafrecht. In hoofdstuk 7 staan de wettelijke strafmaxima van de relevante strafartikelen centraal, net als het strafvorderingsbeleid van het OM en de rechterlijke richtlijnen ten aanzien van de straf. Ook op deze gebieden hebben zich belangrijke wijzigingen voorgedaan met mogelijke consequenties voor de straf(eis). In hoofdstuk 8, ten slotte, volgt een overzicht van de belangrijkste conclusies en worden enkele discussiepunten aangekaart.

<sup>28</sup> Meer hierover in hoofdstuk 2.

<sup>29</sup> Bijvoorbeeld de Aanwijzing verkeersongevallen (2013Aoo2), *Staatscourant* 2013, 53596 en de Aanwijzing kader voor strafvordering en OM-afdoeningen (2015Aoo1), *Staatscourant* 2015, 4952.

# Hoofdstuk 2

## Methoden slachtoffersurvey

### 2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de opzet en methoden van de slachtoffersurvey behandeld. Zowel de onderzoeksopzet als de gehanteerde vragenlijst werden van te voren goedgekeurd door de ethische commissie (PETC) verbonden aan de *Tilburg School of Social and Behavioural Sciences*. De opzet van dit hoofdstuk is als volgt. In paragraaf 2.2. gaan we in op de selectie van respondenten. Er wordt antwoord gegeven op de vragen waarom we hebben gekozen voor selectie via Slachtofferhulp Nederland (SHN), welke inclusie en exclusiecriteria we hebben gehanteerd en hoe respondenten vervolgens zijn benaderd. Tevens wordt een beschrijving gegeven van de bruto en netto steekproef. In paragraaf 2.3. beschrijven we de gehanteerde vragenlijst en de verschillende onderdelen van de vragenlijst en in paragraaf 2.4 de gebruikte analyses. In paragraaf 2.5, ten slotte, gaan we dieper in op de beperkingen van de gehanteerde onderzoeksmethode en de gevolgen die bepaalde keuzes hebben gehad op daaropvolgende analyses.

### 2.2. Selectie respondenten

#### 2.2.1. Inclusie- en exclusiecriteria en problemen met de selectie

De respondenten werden via het cliëntenbestand van Slachtofferhulp Nederland (hierna: SHN) geselecteerd. Na overleg met de begeleidingscommissie werd besloten enkel slachtoffers te includeren die voldeden aan de volgende criteria:

- De respondenten dienden 18 jaar of ouder te zijn.
- De respondenten moesten in Nederland wonen.
- De zaak van de respondenten moest in de periode januari 2012 – december 2014 zijn afgesloten in de registratie van SHN. Uitbreiding naar *eerdere* jaren werd om verschillende redenen onverstandig geacht. Ten eerste vanwege geheugeneffecten. Hoe langer geleden een incident heeft plaatsgevonden, des te lastiger is het voor respondenten om zich allerlei details voor de geest te halen. Een tweede reden was dat we geïnteresseerd waren in *actuele* ervaringen. Door allerlei recente ontwikkelingen in de rechtspraak en beleid (zie hoofdstukken 3 t/m 6) kan de manier waarop verkeerszaken momenteel worden behandeld afwijken van de wijze waarop dit enkele jaren geleden gebeurde. Een derde reden om niet verder terug te gaan, was om te voorkomen dat slachtoffers gebeurtenissen die ze inmiddels een plaats hebben gegeven weer moesten oprakelen. Uitbreiding naar een *latere* periode (na december 2014) was onverstandig, vanwege de grote kans dat de strafzaak nog niet was afgerond.
- Er mocht slechts één respondent per gezin worden aangeschreven. Het aanschrijven van meerdere slachtoffers uit één gezin – bijvoorbeeld twee ouders bij het overlijden van een kind – brengt het risico met zich mee dat de antwoorden op elkaar lijken, vanwege het feit dat deze respondenten dezelfde, althans vergelijkbare ervaringen hebben met het strafrechtstelsel.

- De respondentent moesten zelf gewond zijn geraakt als gevolg van het ongeval en/of ze moesten een naaste hebben verloren.
- Het ongeval moest hebben geleid tot een strafvorderlijke reactie. Als minimumvereiste moest er in ieder geval een verdachte in beeld zijn geweest (dus niet doorrijden na ongeval, zonder dat de dader later is getraceerd).

Omdat het registratiesysteem van SHN niet één-op-één registreert of de zaak heeft geleid tot een strafvorderlijke reactie, werd er voor dit inclusiecriteria gebruik gemaakt van zogenaamde *proxys*: data die wel worden geregistreerd en die doorgaans samenhangen met een strafzaak. Voor dit onderzoek werden als *proxys* de volgende justitiële diensten ('JD-dienst') verzorgd door SHN aangemerkt: zittingsbegeleiding, bijstaan in proces, voegen, schriftelijke slachtofferverklaring en spreekrecht.<sup>30</sup> Al deze factoren wijzen op betrokkenheid van het slachtoffer bij een strafzaak.

Helaas is er bij de daadwerkelijke selectie van respondenten iets misgegaan. In het aangeleverde bestand is per abuis niet geselecteerd op JD-dienst. Nadere inspectie wees uit dat er hierdoor cliënten in het bestand zaten, die geen JD-dienst hadden afgenomen. Dit betekent dat er uiteindelijk ook mensen zijn benaderd *die geen ervaring hebben met het strafrecht of het strafproces*. In sommige gevallen was er zelfs sprake van een eenzijdig verkeersongeval, waar buiten het slachtoffer zelf niemand anders bij betrokken was. Met andere woorden, het bestand was 'vervuild'. Dit heeft niet alleen gezorgd voor uitdagingen bij de analyse van de vragenlijsten, maar heeft ook gevolgen gehad voor de *response rate*. Over beide aspecten later meer.

Eveneens bleek bij invoering van de vragenlijsten dat, ondanks selectie op volwassen slachtoffers, ook enkele *minderjarige* slachtoffers waren aangeschreven. Hierop is besloten de minimumleeftijd te verruimen naar 15 jaar en ouder. Ook de Veiligheidsmonitor hanteert deze minimumleeftijd.<sup>31</sup>

### 2.2.2. Benadering respondenten

Er zijn in totaal 1000 respondenten benaderd voor deelname aan het onderzoek. De keuze voor dit aantal was gebaseerd op onze plannen met betrekking tot de analyses.<sup>32</sup> De 1000 geselecteerde verkeersslachtoffers ontvingen op 24 maart 2016 vanuit SHN een uitnodiging per brief om deel te nemen aan het onderzoek (zie bijlage 1).<sup>33</sup> Tegelijkertijd ontvingen zij vanuit INTERVICT een brief waarin het onderzoek kort werd toegelicht (bijlage 2). Bij interesse in deelname, konden zij de vragenlijst per post terugsturen in een reeds gefrankeerde antwoordenvolp, maar zij hadden ook de mogelijkheid om de lijst online in te vullen. Als dank voor hun deelname ontvingen de respondenten een VVV-bon ter waarde van €5.

Het programma dat is gebruikt voor de online enquêtes heet NetQ. Het is een intern programma van SHN. Het voordeel van het gebruik van een dergelijk intern programma met een Nederlandse server is dat de bescherming van de persoonsgegevens beter kan worden gewaarborgd dan via andere online-programma's. Ieder slachtoffer kreeg bovendien een unieke gebruikersnaam en wachtwoord.

<sup>30</sup> Deze laatste twee *proxys* staan in het systeem van SHN geregistreerd als 'ssv' en 'ssv/spreekrecht'.

<sup>31</sup> Centraal Bureau voor de Statistiek, *Veiligheidsmonitor 2015*, Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek 2016.

<sup>32</sup> Gebaseerd op de response rate van de nationale Slachtoffermonitor verwachtten wij een response rate tussen de 20% en 30%. Bij 1000 aangeschrevenen zou dit neerkomen op een steekproef van tussen de 200 en 300 personen. Aangezien we 10 onafhankelijke variabelen wilden toetsen op samenhang met de afhankelijke variabelen, en uitgaande van de richtlijn van ongeveer 20 personen per onafhankelijke variabele, zou dit voldoende respondenten opleveren voor de geplande regressieanalyses.

<sup>33</sup> De keuze voor een *schriftelijke* vragenlijst en uitnodiging in plaats van een digitale is ingegeven door het feit dat SHN t/m 1 januari 2014 de mailadressen van hun cliënten slechts sporadisch vastlegde.

Slachtoffers die niet geïnteresseerd waren in deelname, konden dit bij SHN aangeven via een bijgevoegde antwoordkaart of via de mail (bijlage 3). De contactgegevens van degenen die zich hadden afgemeld, werden in dat geval in verband met de privacy niet doorgegeven aan de onderzoekers.

Na twee weken werden slachtoffers die *niet* hadden gereageerd – dus geen lijst ingevuld en geen afmelding opgestuurd – opgebeld door junior onderzoekers om hen aan het onderzoek te herinneren. Ook dit stond in de uitnodigingsbrief beschreven. Het opbellen van respondenten gebeurde aan de hand van een belprotocol en vond plaats in de periode 7 april t/m 28 april 2016. De respondenten werden maximaal twee keer gebeld, op verschillende tijdstippen (overdag of 's avonds). In de gevallen waarin de onderzoekers enkel de voicemail te pakken kregen, werd een bericht ingesproken met informatie over het onderzoek.

Respondenten kregen officieel tot uiterlijk 5 mei 2016 de tijd om de vragenlijst terug te sturen, maar uiteindelijk zijn ook vragenlijsten die na deze periode werden ingestuurd geïnccludeerd om de *response rate* te verhogen. De laatste ingevulde vragenlijst kwam op 1 juni 2016 binnen.

Voor wat betreft de ethische aspecten van het onderzoek nog het volgende. In de uitnodigingsbrief werd aangegeven, dat deelname vrijwillig was en dat respondenten zich konden afmelden. Voorts werd gewezen op de mogelijkheid tot ondersteuning vanuit Slachtofferhulp Nederland, indien de respondent daar, naar aanleiding van het onderzoek, behoefte aan had. Ook werd in het *informed consent* formulier gewezen op het feit dat zij op ieder moment, zonder opgave van reden, hun deelname aan het onderzoek konden beëindigen (bijlage 4). Ten slotte werden alle gegevens geanonimiseerd en vertrouwelijk behandeld. Alleen de onderzoekers kregen inzage in de gegevens.

### 2.3. Instroom respondenten

De inclusiecriteria leverden ongeveer 2200 treffers op in het bestand van SHN. Uit deze poule is vervolgens ad random een steekproef van 1000 mensen getrokken.<sup>34</sup> In totaal bleken 33 geadresseerden absoluut onbereikbaar. In hun geval kreeg SHN de vragenlijst en uitnodigingsbrief retour vanuit PostNL (brief was onbestelbaar). Ook bij de telefonische benadering kregen we deze mensen niet te pakken, bijvoorbeeld omdat het bij SHN geregistreerde nummer niet langer in gebruik was. Na aftrek van deze mensen, hielden we een netto steekproef van 967 slachtoffers over.

Van deze netto steekproef meldden zich in totaal 298 (31%) mensen af. Dit deden zij via de antwoordkaart of e-mail (n=135, 14%), of per telefoon (n=163, 17%). Ondanks dat 166 (17%) respondenten per telefoon aangaven interesse in deelname te hebben, hebben we van hen nooit een vragenlijst ontvangen. Ongeveer een derde van de steekproef was telefonisch onbereikbaar (n=311, 32%). In deze gevallen was het telefoonnummer onbekend of kregen we het slachtoffer ook na 2x bellen niet persoonlijk te spreken. Een slachtoffer werd ook geclassificeerd als 'telefonisch onbereikbaar' wanneer we enkel een voicemail te pakken kregen. Uiteindelijk ontvingen we van 193 respondenten een ingevulde vragenlijst, wat de *response rate* op 20% van de netto steekproef brengt.

<sup>34</sup> In Excel is door middel van =Aselect() aan iedere casus een random getal toegekend. Vervolgens zijn deze casussen oplopend gesorteerd en zijn de eerste 1000 geselecteerd.



Tabel 2.1. Bruto en netto steekproef

|                  |  | N (%)       |
|------------------|--|-------------|
| Bruto steekproef |  | 1000 (100%) |
| Onbereikbaar     | Absoluut onbereikbaar  | 33 (3%)     |
| Netto steekproef |  | 967 (100%)  |
| Niet deelname    |  | 775 (80%)   |
| Waarvan:         | Telefonisch onbereikbaar (telefoonnummer onbekend, neemt niet op, enkel voicemail) | 311 (32%)   |
|                  | Afmeldkaart of e-mail  | 311 (32%)   |
|                  | Telefonische afmelding   | 163 (17%)   |
|                  | Telefonische toezegging, maar geen lijst opgestuurd                                | 166 (17%)   |
| Deelname         |  | 193 (20%)   |

Voor wat betreft de non-response: Respondenten konden zich op verschillende manieren afmelden. Zij hadden de keuze om dit, hetzij via een antwoordkaart bijgevoegd bij de vragenlijst (n=132), hetzij per e-mail aan SHN (n=3) door te geven. Tijdens de telefonische benadering gaven nog eens 163 mensen aan dat zij geen interesse hadden in deelname. In al deze gevallen werd de respondenten gevraagd naar de reden van niet-deelname aan het onderzoek. In tabel 2.2 zijn de antwoorden van de non-respondenten opgetekend. Een veelvoorkomende reden om niet deel te nemen aan het onderzoek was een gebrek aan tijd (13%) of andere dingen aan het hoofd hebben (10%).

Veel mensen hadden (daarnaast ook nog) een andere reden om af te melden, onder de categorie ‘anders, namelijk ...’ (61%). Bij nalezing van de open antwoordcategorie bleek dat een groot gedeelte van de slachtoffers het invullen van de lijst te pijnlijk vond en dat ze een en ander niet meer wilden oprakelen (n=42). Sommige respondenten waren fysiek niet tot invullen van de lijst in staat, ofwel omdat zij in de tussentijd waren overleden, ofwel omdat zij door fysieke beperkingen, zoals hersenletsel of geheugenverlies, niet tot antwoorden in staat waren (n=13).<sup>35</sup>

Tot slot meldden ook een behoorlijk aantal respondenten dat de vragenlijst niet op hen van toepassing was, doorgaans omdat er geen strafzaak was geweest en/of het een eenzijdig ongeval betrof (n=24). Dit laatste was een gevolg van de selectiefout besproken in paragraaf 2.2.1.

35 In geval van overlijden van het slachtoffer was de antwoordkaart opgestuurd door een nabestaande.

Tabel 2.2. Reden niet-deelname

|   | n=298 (100%) |
|---|--------------|
| Ik heb geen tijd om de vragenlijst in te vullen                 | 40 (13%)     |
| Ik heb andere dingen aan mijn hoofd                             | 30 (10%)     |
| Het lezen en beantwoorden van de vragen is te moeilijk voor mij | 28 (9%)      |
| Ik vind het onderzoek niet zinvol                               | 12 (4%)      |
| Ik wil niets vertellen over wat ik heb meegemaakt               | 10 (3%)      |
| Ik ben verhinderd om aan het onderzoek mee te doen              | 7 (2%)       |
| Ik heb weinig vertrouwen in de bescherming van mijn privacy     | 6 (2%)       |
| Anders, namelijk ...  | 183 (61%)    |
| Missing (geen reden opgegeven)                                  | 13 (4%)      |

Van de 193 ingevulde vragenlijsten zijn er 18 uiteindelijk niet meegenomen in de analyses. Dit had verschillende oorzaken. In 5 zaken dateerde het ongeval van te ver terug, variërend van 1967 tot 2008. Deze zaken werden geëxcludeerd, omdat het verkeersstraf(proces)recht momenteel anders is ingericht dan enkele jaren geleden. De ervaringen van deze respondenten zijn niet actueel en mogelijk niet langer representatief voor de huidige stand van zaken. Voorts was er in 11 gevallen sprake van een eenzijdig ongeval. Niet alleen zijn deze slachtoffers nooit betrokken geweest bij een strafzaak, ook hun ervaring met het schadeverhaal is mogelijk anders dan die van andere slachtoffers bij wie meerdere partijen of verzekeringsmaatschappijen bij de schadeafwikkeling van het ongeval betrokken waren. Ten slotte waren er ook 2 respondenten van wie het ongeval in het buitenland had plaatsvonden. Deze respondenten werden geëxcludeerd, omdat hun zaak via het buitenlandse rechtssysteem was afgedaan. In totaal bleven er nog 175 vragenlijsten over voor verdere analyse.

2.4. De vragenlijst

De vragenlijst bestond uit de hieronder beschreven onderdelen. Waar mogelijk hebben we gebruik gemaakt van gestandaardiseerde lijsten of lijsten en items uit eerder onderzoek. Het precies in kaart brengen van alle relevante juridische stappen in een strafzaak vergt relatief veel ruimte: hier moesten noodgedwongen veel vragen aan worden gewijd. Gezien de focus van het onderzoek op de latere fasen in een strafzaak, dus de strafvervolgning en het strafvonnis, hebben we voor wat betreft de procedurele aspecten van de strafzaak enkel geïnformeerd naar de ervaringen van respondenten met het OM en de rechters. Voor de volledige vragenlijst en precieze bewoordingen, zie bijlage 5.

DEEL 1: ACHTERGROND

- Persoonsgegevens van het slachtoffer (geslacht, leeftijd, nationaliteit, opleiding, werk, burgerlijke staat)
- Persoonsgegevens van de veroorzaker (geslacht, leeftijd, nationaliteit)

## DEEL 2: ALGEMENE GEGEVENS OVER HET VERKEERSONGEVAL

- Gegevens met betrekking tot het ongeval (maand/jaar ongeval, betrokkenen bij het ongeval, oorzaken van het ongeval, korte toelichting op het ongeval, lichamelijke gevolgen van het ongeval voor het slachtoffer en/of naasten)

## DEEL 3: HET STRAFPROCES

- Gegevens met betrekking tot het strafproces (arrestatie veroorzaker / vervolging veroorzaker, contact slachtoffer met OM, slachtoffergesprek met officier van justitie).
- De perceptie van het slachtoffer van slachtofferondersteuning door het OM. Deze perceptie werd gemeten op basis van zes items uit de 'slachtofferondersteuning door het OM'-schaal uit de nationale Slachtoffermonitor (2013).<sup>36</sup>  
Vanwege de totale lengte van de vragenlijst werden niet alle tweeëntwintig items van deze schaal overgenomen, maar werden zes items geselecteerd, die tezamen in ieder geval alle vier de 'dimensies' van slachtofferondersteuning door het OM vertegenwoordigen. Deze vier dimensies zijn: 'bejegening', 'informatieverstrekking', 'inspraak' en 'veiligheid' en uit alle vier de dimensies is in ieder geval één vraag geselecteerd en in de huidige vragenlijst opgenomen.<sup>37</sup>  
Dit geeft in ieder geval een (rudimentair) beeld van hoe respondenten procedurele rechtvaardigheid in hun contacten met het OM hebben ervaren. Respondenten moesten aangeven in hoeverre ze het eens waren met stellingen als 'De medewerkers van het OM en/of de officier van justitie hebben mij beleefd behandeld'. Antwoorden werden gescoord op een 5-punt Likertschaal ('geheel mee oneens' tot 'geheel mee eens'). Cronbach's alpha voor de OM-schaal in de huidige studie is 0.92.
- Gegevens met betrekking tot de rechtszaak (behandeling door rechter, aanwezigheid slachtoffer tijdens zitting)
- De perceptie van het slachtoffer van de slachtofferondersteuning door de rechter. Wederom vormde een schaal uit de eerdergenoemde Slachtoffermonitor (2013) de basis. Dit keer moesten respondenten reageren op zeven stellingen over de rechter uit de 'slachtofferondersteuning door de rechtspraak'-schaal.<sup>38</sup>  
De volledige schaal bestaat uit zestien items, verdeeld over twee dimensies ('bejegening' en 'functioneren rechter'), maar wij hebben vanwege ruimtegebrek slechts zeven stellingen kunnen opnemen. Hierbij is wel gezorgd beide dimensies terug te laten komen. Respondenten werden bijvoorbeeld gevraagd te reageren op een stelling als 'De rechter heeft mij de redenen van zijn/haar beslissing laten wegen' (5-punt Likertschaal, 'geheel mee oneens' tot 'geheel mee eens'). De Cronbach's alpha voor de rechtspraak-schaal in de huidige studie is 0.87.
- De mate waarin het slachtoffer tevreden was met het verloop van de strafprocedure in zijn geheel werd gemeten aan de hand van één vraag: 'Alles bij elkaar genomen, hoe tevreden bent u met het verloop van de strafprocedure?' (5-punt Likertschaal variërend van 'heel tevreden' tot 'heel ontevreden').

<sup>36</sup> M. Timmermans, J. van den Tillaart & G. Homburg, *Eerste meting slachtoffermonitor: Ervaringen van slachtoffers met justitiële slachtofferondersteuning. Deel 2: Openbaar Ministerie, Rechtspraak & Slachtofferhulp Nederland*, Amsterdam: Regioplan Beleidsonderzoek (i.o.v. het WODC, ministerie van Veiligheid en Justitie) 2013.

<sup>37</sup> Zie Timmermans, Tillaart & Homburg (2013), p. 15-16 voor een beschrijving van deze schaal.

<sup>38</sup> Zie Timmermans, Tillaart & Homburg (2013), p. 18.

## DEEL 4: DE UITKOMST VAN HET STRAFPROCES

- Gegevens met betrekking tot de uitkomst van het strafproces (of de veroorzaker is veroordeeld, het soort misdrijf waarvoor is veroordeeld, of er is veroordeeld wegens roekeloosheid, welk soort straf is opgelegd)
- De mening van het slachtoffer over het soort misdrijf waar de veroorzaker voor is veroordeeld en de opgelegde straf. Dit is gemeten aan de hand van twee vragen: 'Wat vindt u nu van het soort misdrijf waarvoor de veroorzaker is veroordeeld?' en 'Wat vindt u nu van de opgelegde straf?' (5-punt Likertschaal, 'veel te licht' tot 'veel te zwaar')
- Vragen met betrekking tot het belang dat het slachtoffer hecht aan een veroordeling, het soort misdrijf waarvoor is veroordeeld en de opgelegde straf. Bijvoorbeeld: 'Hoe belangrijk is voor u het soort misdrijf waarvoor de veroorzaker is veroordeeld?' (5-punt Likertschaal, 'heel belangrijk' tot 'helemaal niet belangrijk'). De reden om voor wat betreft de uitkomst van het strafproces niet enkel te vragen naar de *mening* van het slachtoffer ten aanzien van die uitkomst, maar tevens te informeren naar het *belang* dat het slachtoffer aan de uitkomst hecht, is dat slachtoffers soms weliswaar van mening kunnen zijn dat er te laag gestraft is, maar dat dit voor hen helemaal niet relevant is. Mochten respondenten weinig belang hechten aan de uitkomst van hun strafproces dan relateert dit hun mogelijke onvrede met de uitkomst en neemt het iets weg van de urgentie en noodzaak om de strafrechtelijke afdoening van verkeerszaken onder de loop te nemen.
- De gevoelens van distributieve (uitkomst gerelateerde) rechtvaardigheid. Of het slachtoffer de uitkomst van het strafproces al dan niet rechtvaardig vindt is gemeten op basis van vier 'distributieve rechtvaardigheid' items, gebaseerd op eerder onderzoek.<sup>39</sup>  
In deze vier items komen drie dimensies van distributieve rechtvaardigheid tot uiting ('retribution', 'deterrence' en 'restoration').<sup>40</sup> 'Retribution' verwijst naar de notie dat de straf in verhouding moet staan tot het leed dat het slachtoffer heeft geleden als gevolg van het misdrijf. Het is een bewijs dat het leed 'op waarde is geschat'.<sup>41</sup> Het betekent verder dat een straf een doel op zich kan zijn: de veroorzaker van het ongeval *verdient* het te worden gestraft, vanwege zijn wangedrag ('just desert'). 'Deterrence' staat voor de mate waarin de straf de dader ervan weerhoudt in de toekomst wederom een misdrijf te plegen. 'Restoration', ten slotte, brengt tot uiting dat de straf ook een bijdrage kan leveren aan het (psychische) herstel van het slachtoffer. De vier stellingen waar de slachtoffers op moesten reageren waren: 'De veroorzaker kreeg de straf die hij verdiende'; 'De straf past bij het leed dat mij is aangedaan'; 'De straf heeft bijgedragen aan mijn emotionele herstel'; en 'De straf voorkomt dat de veroorzaker zich in de toekomst weer schuldig maakt aan gevaarlijk rijgedrag'. (5-punt Likertschaal, 'helemaal mee oneens' tot 'helemaal mee eens'). De Cronbach's alpha voor de huidige 'distributieve rechtvaardigheid'-schaal is 0.82.
- De mate waarin het slachtoffer alles bij elkaar genomen tevreden was met de uitkomst van de strafprocedure werd gemeten aan de hand van één vraag: 'Alles bij elkaar genomen, hoe tevreden bent u met de uitkomst van het strafproces?' (5-punt Likertschaal variërend van 'heel tevreden' tot 'heel ontevreden')

<sup>39</sup> Het tweede en vierde item zijn overgenomen uit M. Laxminarayan, 'Interactional justice, coping and the legal system: Needs of vulnerable victims', *International Review of Victimology* (19), 2013, 145-158. Items één en drie staan beschreven in M. Laxminarayan & A. Pemberton, 'Victims justice preferences in a collectivist, informal setting: The case of Bhutanese refugees in Nepal', *International Journal of Crime, Law and Justice* (40), 2012, 255-269.

<sup>40</sup> Zie M. Laxminarayan, M. Bosmans, R. Porter & L. Sosa, 'Victim satisfaction with criminal justice: A systematic review', *Victims and Offenders* (8), 2013, 119-147 en Laxminarayan (2012).

<sup>41</sup> Dit aspect van 'retribution' wordt ook wel gezien als 'outcome recognition of the harm'.

## DEEL 5: SCHADEVERGOEDING

- Gegevens met betrekking tot de schadevergoeding (soort schade, soort procedure, duur van de procedure, uitkomst van de schadeclaim)
- De mening van het slachtoffer over snelheid procedure en de uitkomst procedure werd gemeten met behulp van twee vragen: ‘Wat vindt u nu van de tijd die nodig is om de schadeclaim af te handelen?’ (5-punt Likert schaal, ‘veel te lang’ tot ‘veel te kort’) en ‘Wat vindt u nu van de opgelegde schadevergoeding?’ (5-punt Likertschaal, ‘veel te laag’ tot ‘veel te hoog’).
- Twee vragen met betrekking tot het belang dat het slachtoffer hecht aan de snelheid van de procedure en de uitkomst van de procedure: ‘Hoe belangrijk is de snelheid waarmee de schadeclaim wordt afgehandeld voor u?’ en ‘Hoe belangrijk is een passende schadevergoeding voor u?’ (5-punt Likertschaal, ‘heel belangrijk’ tot ‘helemaal niet belangrijk’). De reden om naast de mening van het slachtoffer ten aanzien van deze aspecten ook te informeren naar het belang dat het slachtoffer hieraan hecht, is hierboven (‘uitkomst van het strafproces’) uiteengezet.
- De mate waarin het slachtoffer tevreden was over het verloop van de schadevergoedingsprocedure in zijn geheel werd gemeten aan de hand van de vraag: ‘Alles bij elkaar genomen, hoe tevreden bent u met de procedure ter verkrijging van schadevergoeding?’ (5-punt Likertschaal, ‘heel tevreden’ tot ‘heel ontevreden’).
- De mate waarin het slachtoffer tevreden was over de uitkomst van de schadeclaim is gemeten aan de hand van de vraag: ‘Alles bij elkaar genomen, hoe tevreden bent u met de opgelegde schadevergoeding?’ (5-punt Likertschaal, ‘heel tevreden’ tot ‘heel ontevreden’).

## DEEL 6: RANGORDE

- Slachtoffers werd gevraagd een *rangorde* aan te geven in een zestal factoren – bijvoorbeeld ‘passende straf’ – waarbij de factor die zij het meest van belang achten een 1 en de factor die zij het minst van belang achten een 6 krijgt. Twee van deze factoren – ‘passende straf’ en ‘veroordeling voor juiste soort misdrijf’ – staan voor de straf en de kwalificatie van het delict. De volgorde waarin respondenten deze twee factoren plaatsen geeft antwoord op de onderzoeksvraag of de kwalificatie van het delict, dan wel de straf belangrijker is voor slachtoffers.

## DEEL 7: GEVOELEN

- Gevoelens van spijt/berouw van de kant van de veroorzaker werden bevraagd met behulp van één vraag: ‘Heeft de veroorzaker op enig moment berouw getoond?’
- De mentale gezondheid van respondenten werd gemeten met behulp van de versie van de subschaal ‘psychische gezondheid’ uit de MOS Short Form General Health Survey (5-items, variërend van ‘nooit’ tot ‘voortdurend’).<sup>42</sup>  
De originele subschaalscore wordt berekend door de scores van de vijf items bij elkaar op te tellen, waardoor totaalscores variëren van 5 (minimum) tot 30 (maximum). Cronbach’s alpha voor de huidige schaal bedraagt 0.87.
- Gevoelens van wraak of wraakzucht werd gemeten aan de hand van de subschaal ‘wraak’ uit de Transgression-Related Interpersonal Motivations Scale (TRIM-18; 5-items).<sup>43</sup>  
Scores op de items variëren van 1 (‘geheel oneens’) tot 5 (‘geheel eens’).

42 C.A. McHorney, J.E. Ware Jr, A.E. Raczek, ‘The MOS 36-Item Short-Form Health Survey (SF-36): II. Psychometric and clinical tests of validity in measuring physical and mental health constructs’, *Med Care* (31), 1993, 247–263; J.E. Ware Jr, C.D. Sherbourne, ‘The MOS 36-item short-form health survey (SF-36). Conceptual framework and item selection’, *Med Care* (30), 1992, 473–483.

43 M.E. McCullough, Transgression-Related Interpersonal Motivations Inventory (TRIM-18), *Measurement Instrument Database for the Social Science*, 2013.

Totaalscores worden berekend door de scores van de vijf items bij elkaar op te tellen, en variëren bijgevolg van 5 (minimum) tot 25 (maximum). Cronbach’s alpha voor de huidige schaal bedraagt 0.81.

## 2.5. Analyses

De data analyse gebeurde met behulp van SPSS (versie 21). Naast descriptieve analyses, zoals frequenties, gemiddelden en standaarddeviaties, werden ook correlatieanalyses verricht bijvoorbeeld om het verband tussen gevoelens van procedurele rechtvaardigheid en tevredenheid met de straf te onderzoeken (*p*-waarde .05).

De resultaten in de tabellen bevatten doorgaans geen ontbrekende data (*missings*), waardoor het totaal aantal respondenten dat een bepaalde vraag heeft beantwoord (*n*) soms kan afwijken. In de tabellen worden de *valide percentages* weergegeven. Bij grote aantallen *missings* of bij een sterk afwijkende *n* vanwege een filter op een eerdere vraag, wordt dit wel apart genoemd.

## 2.6. Beperkingen

Een eerste mogelijke beperking van het onderzoek heeft te maken met het feit dat we respondenten hebben geselecteerd via SHN. Dit zou van invloed kunnen zijn op de generaliseerbaarheid van de resultaten. In de praktijk achten wij dit risico beperkt, omdat de diensten van SHN sinds 1995 zijn geïnstitutionaliseerd in de Wet Terwee. Vanaf dat moment verwijst de politie slachtoffers van misdrijven en verkeersslachtoffers automatisch door naar SHN. Vanwege deze automatische doorverwijzing registreert SHN niet enkel slachtoffers die gebruik maken van hun diensten, maar ook slachtoffers die uiteindelijk besluiten op eigen kracht de nasleep van een verkeersongeval het hoofd te bieden. Eerder onderzoek toonde verder aan dat de respondenten die via SHN waren geworven, niet afweken van de Nederlandse bevolking op het gebied van geslacht, leeftijd en opleiding.<sup>44</sup>

Een tweede beperking is de relatief lage *response rate* van 20%. Zoals blijkt uit de beschrijving van de non-response heeft het feit dat per ongeluk ook slachtoffers zijn benaderd die geen strafzaak hebben meegemaakt hier waarschijnlijk een in rol gespeeld. Slachtoffers die zich niet herkennen in een vragenlijst, zullen minder snel geneigd zijn tot deelname. Overigens is een *response rate* van 20% voor slachtofferonderzoek niet uitzonderlijk. Zo had het tweede deel van de nationale Slachtoffermonitor een vergelijkbare *response rate* van 23%.<sup>45</sup>

En ook in het licht van de selectiefout valt de *response rate* mee. Wanneer er namelijk *wel* op JD-dienst geselecteerd wordt – en we dus enkel kijken naar slachtoffers in de steekproef die vrijwel zeker een strafzaak hebben meegemaakt – dan bestaat de bruto steekproef uit slechts 193 cliënten van SHN. Wanneer we dit aantal afzetten tegen de 87 respondenten die aangeven dat er in hun zaak strafvervolgging heeft plaatsgevonden dan komt de *response rate* uit op 45% van de steekproef met een strafzaak. De *response rate* zou zonder selectiefout dus ergens tussen de 20% en 45% hebben gelegen.

44 Zie bijvoorbeeld S. van der Aa, Stalking in the Netherlands. *Nature and prevalence of the problem and the effectiveness of anti-stalking measures* (diss. Tilburg), Antwerpen: Maklu 2010.

45 Let wel, dit percentage werd bereikt na een veel intensievere wervingscampagne (mensen werden maar liefst 10x gebeld). In de eerder genoemde UK studie werd slechts een *response rate* van 9% gehaald.

De derde beperking is eveneens gerelateerd aan de selectiefout. Vanwege de problemen bij de selectie zijn ook respondenten geïnccludeerd op wie de vragenlijst niet helemaal van toepassing was. Ten gevolge hiervan zijn sommige vragen foutief beantwoord. Als oplossing zijn bepaalde antwoordcategorieën uit de rapportage gehaald. Neem bijvoorbeeld de volgende vraag:

3.2. *Is de veroorzaker vervolgd? (De veroorzaker moest voor de rechter komen of de officier van justitie heeft de veroorzaker een straf opgelegd)*

- ☐ Ja
- ☐ Nee, het OM heeft de zaak gestopt
- ☐ Nee, het onderzoek loopt nog
- ☐ Weet niet

Respondenten die geen ervaring hadden met justitie in hun zaak wisten deze vraag – begrijpelijk – niet goed te beantwoorden. Enkel van hen kozen ervoor te antwoorden ‘Nee, het OM heeft de zaak gestopt’, terwijl anderen voor ‘Weet niet’<sup>46</sup> opteerden. Beide antwoorden zijn in hun specifieke geval onjuist. Het gevolg hiervan is dat deze antwoordcategorieën onbetrouwbaar zijn. We weten niet wat ze meten. Als een respondent namelijk heeft geantwoord ‘Nee, het OM heeft de zaak gestopt’, dan kan dit betekenen dat het OM de zaak daadwerkelijk heeft geseponeerd, maar het kan ook betekenen dat de respondent zich geen raad wist en zomaar iets aankruiste. Bij deze specifieke vraag is om die reden gekozen *wel* geloof te hechten aan respondenten die antwoordden dat de dader is vervolgd, maar *geen* conclusies te verbinden aan de andere antwoordcategorieën. We weten dus niet in welk percentage van de gevallen het OM heeft geseponeerd.

Een andere manier om onbetrouwbare antwoorden uit de rapportage te weren, was om een filter toe te passen. In het voorbeeld van de vraag over de vervolging van de veroorzaker door het OM (vraag 3.2.) hadden de daaropvolgende vragen 3.3 tot en met 3.5 alle betrekking op de ervaringen van het slachtoffer met het OM. Nu kunnen zowel slachtoffers van wie de zaak heeft geresulteerd in een strafvervolging, als slachtoffers die te maken hebben gehad met een sepot contact hebben gehad met medewerkers van het OM. Echter, omdat vraag 3.2 ook door respondenten is ingevuld die niets met het strafrecht van doen hadden – en die typisch kozen voor één van de onderste drie antwoordcategorieën – is besloten voor de analyse van vragen 3.3. t/m 3.5. *eerst* te filteren op respondenten die bij vraag 3.2. ‘Ja’ hadden gekozen. Met andere woorden, enkel respondenten die positief antwoordden op de vraag of de veroorzaker was vervolgd, werden meegenomen in de daaropvolgende analyses. Welke filters precies zijn gebruikt voor welke vragen en waarom, wordt in de resultatensectie beschreven.

Door deze strenge selectie en filtering zijn zeer waarschijnlijk antwoorden van respondenten verloren gegaan die *wel* correct waren, resulterend in een verlies van waardevolle informatie. Zo weten we bijvoorbeeld niet hoe slachtoffers van wie de zaak eindigde in een sepot denken over het strafproces en de straf. Toch werd dit minder kwalijk gevonden dan het presenteren van onbetrouwbare resultaten. Het was een keuze tussen twee kwaden en dit alternatief was volgens ons het minst

schadelijk. Het betekent overigens wel dat de *n* bij sommige vragen sterk kan afwijken, namelijk flink *lager* is, dan de totale grootte van de steekproef.

Deze *n* was voor wat betreft de groep slachtoffers die wel ervaringen hadden met een strafzaak sowieso al kleiner. Door de selectiefout meldden van de in totaal 193 respondenten slechts 87 dat het OM de dader had vervolgd, terwijl in 74 zaken de zaak ook voor de strafrechter is verschenen. De overige respondenten zijn ofwel nooit betrokken geweest bij een strafzaak, ofwel eruit gefilterd vanwege twijfel over de betrouwbaarheid van de antwoorden. Het gevolg van de sterk wisselende steekproefgroottes per vraag betekende op zijn beurt dat bepaalde ingewikkelder analyses, die grotere steekproefgroottes vereisen, niet konden worden verricht. Overigens ging deze beperking niet op voor de vragen met betrekking tot de schadeafwikkeling. Vrijwel alle respondenten hadden hier ervaring mee.

Een vierde beperking was dat bepaalde juridische vragen door sommige respondenten verkeerd werden geïnterpreteerd. Ondanks de uitleg van juridische begrippen en ondanks zo simpel mogelijke bewoordingen, gaven enkele respondenten inconsistente antwoorden of ze volgden de instructies ten aanzien van de ‘*routing*’ niet goed op (doorverwijzing in de vragenlijst). Zodra we een dergelijk probleem constateerden, hebben we actie ondernomen, bijvoorbeeld door een volledige module voor deze respondent niet mee te nemen in de analyses.

De vijfde beperking, ten slotte, is dat degenen die meededen aan het onderzoek mogelijk verschillen van slachtoffers die niet wilden participeren. In dat geval vormen zij geen goede afspiegeling van de gehele populatie verkeersslachtoffers. Misschien hangt de bereidheid tot deelname bijvoorbeeld af van de ernst van het ongeval, de tevredenheid van het slachtoffer met justitie en de rechtspraak, en of ze het ongeval al dan niet een plaats hebben kunnen geven (*coping*). Enkele non-respondenten gaven bijvoorbeeld aan dat ze dit hoofdstuk uit hun leven hadden afgesloten. Of deze factoren inderdaad van invloed zijn geweest op de generaliseerbaarheid van de resultaten naar de gehele slachtofferpopulatie kunnen we niet controleren.

<sup>46</sup> We weten van bepaalde respondenten dat zij daadwerkelijk geen strafzaak hebben meegemaakt en van hun worsteling met bepaalde vragen uit de lijst, vanwege opmerkingen die aangaande op het einde van de vragenlijst, bij de open vraag. Ook kenmerkt een ‘onbetrouwbare’ lijst zich door inconsistente en onlogische antwoorden op vervolgvragen. Deze respondenten zijn bij de beantwoording van deze en vervolgvragen eruit gefilterd.

# Hoofdstuk 3

## Resulaten survey

### 3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de vragenlijst besproken. De paragrafen zijn opgesteld in overeenkomst met de thema's uit de vragenlijst, achtereenvolgens: achtergrondkenmerken van de onderzoeksgroep (paragraaf 3.2), achtergrondkenmerken van de veroorzaker (paragraaf 3.3), algemene gegevens over het verkeersongeval (paragraaf 3.4), het strafproces (paragraaf 3.5), schadevergoeding (paragraaf 3.6), het relatieve belang van verschillende factoren (paragraaf 3.7) en gevoelens (paragraaf 3.8). In paragraaf 3.9 wordt een aantal verbanden gelegd tussen variabelen. Paragraaf 3.10 vormt de conclusie van dit hoofdstuk.

### 3.2 Achtergrondkenmerken onderzoeksgroep

De respondenten is gevraagd naar een zestal achtergrondkenmerken: geslacht, leeftijd, nationaliteit, opleidingsniveau, burgerlijke staat en het al dan niet hebben van een betaalde baan. Tabel 3.1 laat zien dat de onderzoeksgroep uit iets meer vrouwen (55,2%) dan mannen (44,8%) bestaat en dat de gemiddelde leeftijd van de respondenten 52 jaar is (Sd= 17,8). <sup>47</sup> De overgrote meerderheid heeft de Nederlandse nationaliteit (95,9%). Ongeveer de helft is middelhoog opgeleid (MBO of middelbaar algemeen onderwijs; (55,5%), getrouwd (51,2%) en heeft een betaalde baan (47,1%).

Tabel 3.1. Achtergrondkenmerken onderzoeksgroep

|                                      | N (%)       | Gem. (Sd)   | Range |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------|
| <b>Geslacht</b>                      |             |             |       |
| Man                                  | 77 (44,8%)  |             |       |
| Vrouw                                | 95 (55,2%)  |             |       |
| <b>Leeftijd</b>                      |             | 52,0 (17,8) | 15-92 |
| <b>Nationaliteit</b>                 |             |             |       |
| Nederlandse                          | 166 (95,9%) |             |       |
| Andere (incl. dubbele nationaliteit) | 7 (4,1%)    |             |       |
| <b>Opleidingsniveau</b>              |             |             |       |
| Uitsluitend lagere school            | 11 (6,4%)   |             |       |
| Lager beroepsonderwijs               | 23 (13,5%)  |             |       |
| Middelbaar beroepsonderwijs          | 65 (38,0%)  |             |       |
| Middelbaar algemeen onderwijs        | 30 (17,5%)  |             |       |
| Hoger beroepsonderwijs               | 31 (18,1%)  |             |       |

<sup>47</sup> Zoals eveneens beschreven in hoofdstuk 2, worden in dit hoofdstuk de 'valide percentages' gerapporteerd. Dit betekent dat hierin de personen die geen antwoord hebben gegeven op de vraag (i.e. de zogenaamde 'missings') niet worden meegewogen.



|                         |            |  |  |
|-------------------------|------------|--|--|
| Universitair onderwijs  | 11 (6,4%)  |  |  |
| <b>Burgelijke staat</b> |            |  |  |
| Alleenstaand            | 35 (20,3%) |  |  |
| Getrouwd                | 88 (51,2%) |  |  |
| Gescheiden              | 7 (4,1%)   |  |  |
| Samenwonend             | 15 (8,7%)  |  |  |
| Thuiswonend             | 13 (7,6%)  |  |  |
| Weduwe/weduwenaar       | 14 (8,1%)  |  |  |
| Betaalde baan (= ja)    | 80 (47,1%) |  |  |

### 3.3. Achtergrondkenmerken veroorzaker

Indien bekend, hebben respondenten het geslacht, de leeftijd en de nationaliteit van de veroorzaker van het verkeersongeval ingevuld. Tabel 3.2 laat zien dat ongeveer twee derde van de veroorzakers man is (69,6%), de Nederlandse nationaliteit heeft (82,1%) en een gemiddelde leeftijd heeft van 41 jaar (Sd= 16,9).

**Tabel 3.2. Achtergrondkenmerken veroorzaker**

|                                      | N (%)       | Gem. (Sd)   | Range |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------|
| <b>Geslacht</b>                      |             |             |       |
| Man                                  | 119 (69,6%) |             |       |
| Vrouw                                | 52 (30,4%)  |             |       |
| <b>Leeftijd</b>                      |             | 41,4 (16,9) | 14-93 |
| <b>Nationaliteit</b>                 |             |             |       |
| Nederlandse                          | 138 (82,1%) |             |       |
| Andere (incl. dubbele nationaliteit) | 30 (17,9%)  |             |       |

### 3.4 Algemene gegevens over het verkeersongeval

Respondenten is gevraagd naar een aantal algemene kenmerken betreffende het verkeersongeval (zie Tabel 3.3). Alle ongevallen hebben plaatsgevonden tussen 2011 en 2014. In bijna alle gevallen was de veroorzaker een onbekende van de respondent (97,1%). In de overige gevallen betrof dit een buurman/dorpsgenoot, familielid of een andere 'bekende'.

Bijna alle respondenten zijn zelf betrokken geweest bij het verkeersongeval (93,1%) en ongeveer een derde (35,3%) geeft aan dat hierbij een 'naaste' was betrokken (e.g., man/vrouw, ouders, kinderen). In 43 gevallen (24,6%) was *zowel* respondent als een naaste betrokken bij het ongeval.

Bijna alle respondenten raakten zelf ook gewond tijdens het ongeval (91,9%), voor de naasten betrof dit ongeveer een kwart (23,7%). In 5 gevallen is een nabestaande overleden (2,9%).

In de gevallen waarin *de respondent zelf* lichamelijke verwondingen opliep tijdens het ongeval, betroffen dit voornamelijk verwondingen van tijdelijke aard (n= 80, 50,3%), blijvende storende ontsierende afwijkingen (n= 57, 35,8%), ernstige blijvende beperkingen (n= 55, 34,6%) en blijvende niet hinderlijke beperkingen (n= 55, 34,6%). Spoedig en volledig herstel (n= 18, 11,3%) is aanzienlijk minder vaak genoemd. Ditzelfde geldt voor de categorie 'zeer ernstige blijvende beperkingen met grote of volledige en blijvende afhankelijkheid' (n= 14, 8,8%).

Indien *een naaste* lichamelijke verwondingen opliep, betroffen dit voornamelijk verwondingen van tijdelijke aard (n= 16, 35,6%) en ernstige blijvende beperkingen (n= 14, 31,1%).

Respondenten noemen veelal 'geen voorrang verleend' (n= 58, 33,5%) en 'te hard gereden' (n= 55, 31,8%) als oorzaak van het ongeval. Alcohol- of drugsgebruik (n= 18, 10,4%), gevaarlijk inhalen (n= 11, 6,4%) en bumperkleven (n= 3, 1,7%) komen minder vaak voor. In de categorie 'anders' wordt door respondenten onder andere genoemd: 'onoplettendheid' (n= 23, 30,7%), 'negeren van verkeersregels' (n= 14, 18,7%), 'gebruik mobiele telefoon' (n= 4, 5,3%) en 'door rood licht gereden' (n= 4, 5,3%).

**Tabel 3.3. Algemene gegevens verkeersongeval**

|   | N (%)              |
|---|--------------------|
| <b>Jaartal ongeval</b>  |                    |
| 2011  | 11 (6,5%)          |
| 2012  | 18 (10,7%)         |
| 2013 <sup>48</sup>  | 120 (71,0%)        |
| 2014  | 20 (11,8%)         |
| <b>Relatie veroorzaker (= onbekende)</b>                        | <b>168 (97,1%)</b> |
| <b>Betrokkenen</b>  |                    |
| Respondent zelf   | 161 (93,1%)        |
| Een naaste (e.g., man/vrouw, kinderen, vriend/vriendin, ouders) | 61 (35,3%)         |
| <b>Lichamelijke gevolgen</b>                                    |                    |
| Respondent raakte gewond  | 159 (91,9%)        |
| Een naaste raakte gewond  | 41 (23,7%)         |
| Een naaste is overleden   | 5 (2,9%)           |
| <b>Oorzaak ongeval</b>  |                    |
| Alcohol/drugs   | 18 (10,4%)         |
| Te hard gereden   | 55 (31,8%)         |
| Bumperkleven  | 3 (1,7%)           |

<sup>48</sup> Opvallend is dat in 71% van de gevallen het verkeersongeval heeft plaatsgevonden in 2013. Dit is een direct gevolg van de wijze van steekproeftrekking, waarbij meer cliënten uit 2013 zijn aangeschreven.

|  |            |
|--|------------|
| Geen voorrang verleend                                 | 58 (33,5%) |
| Gevaarlijk inhalen                                     | 11 (6,4%)  |
| Anders (bijv. onoplettendheid, negeren verkeersregels) | 78 (45,1%) |

### 3.5 Het strafproces

De respondenten is een aantal vragen gesteld over zowel het verloop als de uitkomst van het strafproces. In paragraaf 3.5.1. wordt het *verloop* van het strafproces behandeld, in paragraaf 3.5.2. de *uitkomst* van het strafproces. Omdat in de modules over het strafproces onbetrouwbare antwoorden voorkwamen, heeft hierin filtering en selectie plaatsgevonden op bepaalde vragen. Hierdoor kunnen de steekproefgroottes per vraag flink verschillen. Om deze reden wordt vanaf hier bij alle items de steekproefgrootte genoemd.

#### 3.5.1. Verloop van het strafproces

Tabel 3.4 laat zien dat in 26 gevallen (15,3%) sprake was van een aanhouding van de veroorzaker van het verkeersongeval.<sup>49</sup>In 87 zaken is de veroorzaker vervolgd. Dit betreft ongeveer de helft van alle gevallen (52,4%).<sup>50</sup>

Ongeveer een derde van alle respondenten heeft contact gehad met iemand van het Openbaar Ministerie en/of de Officier van Justitie (36,5%). Hetzelfde geldt voor een persoonlijk (slachtoffer) gesprek met de Officier van Justitie (33,9%).<sup>51</sup>

**Tabel 3.4. Kenmerken strafproces**

|   | N (%)      |
|---|------------|
| Arrestatie veroorzaker (= ja) (n= 170)  | 26 (15,3%) |
| Vervolgning veroorzaker (= ja) (n= 166) | 87 (52,4%) |
| Contact OvJ/OM (= ja) (n= 170)          | 62 (36,5%) |
| Persoonlijk gesprek OvJ (= ja) (n= 62)  | 21 (33,9%) |

49 In de overige gevallen (n= 144) heeft de respondent op deze vraag 'nee' of 'weet niet' ingevuld. Hoe deze antwoorden precies moeten worden geïnterpreteerd is vanwege de selectiefout onduidelijk. Waarschijnlijk was er in veel gevallen helemaal geen sprake van een strafzaak (zie hoofdstuk 2).

50 In de overige gevallen (n= 79) heeft de respondent op deze vraag 'nee, het OM heeft de zaak gestopt', 'nee, het onderzoek loopt nog' of 'weet niet' ingevuld. Wat er in deze zaken precies is gebeurd – of het OM bijvoorbeeld heeft geseponeerd – kunnen we vanwege de selectiefout niet met zekerheid zeggen. Om die reden zijn de negatieve antwoorden op deze vraag niet verder uitgesplitst en beschreven (zie ook hoofdstuk 2).

51 Vanwege inconsistente antwoorden hebben we alleen mensen die vraag 3.3 ('Heeft u in verband met het verkeersongeval op enige wijze contact gehad met de officier van justitie of andere medewerkers van het OM?') bevestigend hadden beantwoord door laten gaan met vraag 3.4 ('Heeft u een persoonlijk gesprek gehad met de officier van justitie?'). Kortom, hier is een filter gebruikt.

#### 3.5.1.1. Terechtzitting

57 respondenten geven aan dat de zaak (minimaal) één keer voor de strafrechter is gekomen (35,4%) en 17 respondenten geven aan dat de zaak ook in hoger beroep heeft gediend (10,6%).<sup>52</sup> 83,8% van de zaken was reeds afgerond op het moment dat de vragenlijst werd ingevuld (n= 62).

Meer dan de helft van alle respondenten, van wie de zaak voor de rechter is verschenen, heeft de terechtzitting bezocht, als toeschouwer (n= 16, 21,9%), getuige (n=3, 4,1%), of om het spreekrecht uit te oefenen (n= 27, 37%).

**Tabel 3.5. Terechtzitting**

|   | N (%)      |
|---|------------|
| <b>Zaak voor de rechter gekomen (n= 161)</b>            |            |
| Ja, één keer  | 57 (35,4%) |
| Ja, twee keer (ook hoger beroep)                        | 17 (10,6%) |
| Nee/weet niet   | 87 (54,0%) |
| <b>Zaak afgerond (n= 71)<sup>53</sup></b>               |            |
| Ja  | 62 (83,8%) |
| Nee, het hoger beroep loopt nog                         | 9 (12,2%)  |
| <b>Aanwezigheid terechtzitting (n= 73)<sup>54</sup></b> |            |
| Ja, als toeschouwer                                     | 16 (21,9%) |
| Ja, om spreekrecht uit te oefenen                       | 27 (37,0%) |
| Ja, als getuige   | 3 (4,1%)   |
| Nee   | 31 (42,5%) |

#### 3.5.1.2. Slachtofferondersteuning door OM en rechter (procedurele rechtvaardigheid)

Onderstaande items met betrekking tot de slachtofferondersteuning door OM en rechter, zijn gemeten op 5-punts Likert schalen, variërend van 1 (*geheel mee oneens*) tot 5 (*geheel mee eens*) (Tabel 3.6). Allereerst worden de resultaten met betrekking tot het OM gepresenteerd, hierna de items met betrekking tot de rechter. Cronbach's alpha van eerstgenoemde schaal is .92, die van laatstgenoemde .87.

Respondenten scoren over het algemeen neutraal (score 3) tot een beetje mee eens/geheel mee eens (scores 4 en 5) op de vragen met betrekking tot gevoelens van procedurele rechtvaardigheid. Dit geldt zowel voor de gevoelens met betrekking tot het OM, als de gevoelens met betrekking tot de rechter.

52 In de overige gevallen (n= 87) heeft de respondent op deze vraag 'nee, de zaak wordt nog onderzocht', 'nee, het OM heeft zelf een straf opgelegd aan de veroorzaker', 'nee, het OM is met de zaak gestopt', of 'weet niet' ingevuld.

53 Om er zeker van te zijn dat hier geen onbetrouwbare antwoorden werden meegenomen, is eerst gefilterd op vraag 3.6 ('Is uw zaak voor de rechter gekomen?'). Alleen de antwoorden van respondenten die op deze vraag 'ja' hadden geantwoord zijn meegenomen in de analyse van vraag 3.7 ('Is uw zaak nu helemaal afgerond?').

54 Ook bij deze vraag is eerst gefilterd op vraag 3.6 ('Is uw zaak voor de rechter gekomen?'). Op deze vraag zijn meerdere antwoorden mogelijk.

Tabel 3.6. Procedurele rechtvaardigheid

| (1= geheel oneens, 5= geheel eens)  | Gem. (Sd)   |
|---|-------------|
| De medewerkers van het OM en/of de OvJ...   |             |
| ... namen mij serieus (n= 51)   | 4,45 (1,22) |
| ... hebben mij beleefd behandeld (n= 53)  | 4,53 (1,17) |
| ... hebben mij op de hoogte gehouden van ontwikkelingen in mijn zaak (n= 54)                                      | 3,93 (1,56) |
| ... hebben voldoende rekening gehouden met mijn wensen en behoeften bij het nemen van hun beslissingen (n= 49)    | 3,55 (1,61) |
| ... hebben mij de redenen voor hun beslissing laten weten (n= 49)   | 3,80 (1,51) |
| ... hebben voldoende gedaan om de veroorzaker te straffen (n= 53)   | 3,68 (1,74) |
| De rechter...   | Gem. (Sd)   |
| ... heeft mij beleefd behandeld (n= 38)   | 4,63 (1,05) |
| ... nam mij serieus (n= 36)   | 4,44 (1,27) |
| ... heeft voldoende rekening gehouden met mijn wensen en behoeften bij het nemen van zijn/haar beslissing (n= 32) | 3,75 (1,59) |
| ... heeft mij de redenen voor hun beslissing laten weten (n= 36)  | 3,83 (1,44) |
| ... heeft voldoende gedaan om de veroorzaker te berechten (n= 38)   | 3,82 (1,43) |
| ... heeft voldoende gedaan om de veroorzaker te straffen (n= 38)  | 3,66 (1,49) |

Het merendeel van de respondenten is neutraal (28,2%) tot tevreden (38,0%) over het *verloop* van de strafprocedure (Tabel 3.7). Zij scoorden op deze vraag gemiddeld 3,34 (Sd= 1,12). Ter indicatie, 71 personen hebben deze vraag ingevuld. Hiervan hebben 36 personen geantwoord dat zij (heel) tevreden waren (50,7%) en 15 personen dat zij (heel) ontevreden waren (21,2%). 20 Personen gaven aan ‘niet tevreden en niet ontevreden’ te zijn met het verloop van de strafprocedure (28,2%).

Tabel 3.7. Tevredenheid verloop strafprocedure

| (1= heel ontevreden, 5= heel tevreden)      | N (%)      |
|---|------------|
| Tevredenheid verloop strafprocedure (n= 71) |            |
| Heel tevreden                               | 9 (12,7%)  |
| Tevreden                                    | 27 (38,0%) |
| Niet tevreden/niet ontevreden               | 20 (28,2%) |
| Ontevreden                                  | 9 (12,7%)  |
| Heel ontevreden                             | 6 (8,5%)   |

3.5.2. Uitkomst van het strafproces

In 56 zaken is de veroorzaker van het ongeval veroordeeld door de rechtbank (88,9%) (Tabel 3.8). In 7 zaken eindigde de rechtszaak in een vrijspraak (11,1%). <sup>55</sup>

De volgende vragen zijn enkel beantwoord door de 56 respondenten van wie de zaak is geëindigd in een veroordeling. Op de vraag in hoeverre zij het *belangrijk* vinden dat de veroorzaker is veroordeeld, geeft 7,1% (n= 4) aan dit (helemaal) niet belangrijk te vinden en 78,9% (n= 45) dit (heel) belangrijk te vinden. De overige respondenten geven aan een veroordeling ‘redelijk belangrijk te vinden’ (13,9%, n= 7).

Ongeveer twee derde van de respondenten geeft aan te weten voor welk soort misdrijf de veroorzaker is veroordeeld. Dit betreft voornamelijk ‘zwaar letsel door schuld’ (n= 27, 46,6%) of ‘gevaar of hinder veroorzakend gedrag’ (n= 12, 20,7%).

Op de vraag ‘Wat vindt u van het soort misdrijf waarvoor de veroorzaker is veroordeeld’ antwoorden de respondenten ofwel ‘(veel) te licht’ (n= 22, 52,4%) ofwel ‘niet te licht/niet te zwaar’ (n= 20, 47,6%). Geen enkele respondent geeft aan het soort misdrijf ‘(veel) te zwaar’ te vinden. Op de vraag ‘Hoe belangrijk is voor u het soort misdrijf waarvoor de veroorzaker is veroordeeld’ antwoorden 34 respondenten (83,0%) (heel) belangrijk. De overige 17,0% (n= 7) vindt dit ‘redelijk belangrijk’ tot ‘helemaal niet belangrijk’.

19 respondenten (33,3%) geven aan dat de veroorzaker is veroordeeld voor roekeloos rijgedrag. <sup>56</sup> De overige respondenten geven aan dat dit niet het geval is geweest (n=17, 29,8%) of dit niet te weten (n= 20, 36,8%). Volgens de respondenten *zelf* was er in 76,8% (n= 43) van de gevallen sprake van roekeloos rijgedrag. Redenen die hiervoor gegeven worden zijn bijvoorbeeld dat de veroorzaker niet goed oplette, te hard reed of een opeenstapeling van verkeersovertredingen.

Tabel 3.8. Uitkomst strafproces

|  | N (%)      |
|--|------------|
| Veroordeling veroorzaker <sup>57</sup> (n= 63) |            |
| Ja, de veroorzaker werd veroordeeld            | 56 (88,9%) |
| Nee, de veroorzaker werd vrijgesproken         | 7 (11,1%)  |
| Belang veroordeling (n= 56)                    |            |
| Heel belangrijk                                | 37 (64,9)  |
| Belangrijk                                     | 8 (14,0%)  |
| Redelijk belangrijk                            | 7 (13,9%)  |
| Niet erg belangrijk                            | 3 (5,3%)   |

<sup>55</sup> Mogelijk betreft dit ook uitspraken die nog niet definitief zijn (hoger beroep loopt nog).  
<sup>56</sup> Gezien het geringe aantal zaken waarin daadwerkelijk voor roekeloosheid wordt veroordeeld – zelfs in de periode 2012 t/m 2014 – lijkt het onwaarschijnlijk dat er in 19 zaken voor de hoogste schuldgradatie is veroordeeld. Mogelijk speelt hier het feit dat het ingewikkelde juridische materie betreft parten.  
<sup>57</sup> In de overige gevallen heeft de respondent op deze vraag ‘weet niet’ of ‘nee, de zaak is op een andere manier geëindigd’ geantwoord. Ook hier is eerst gefilterd op vraag 3.6 (‘Is uw zaak voor de rechter gekomen?’). Alleen de antwoorden van respondenten die op deze vraag ‘ja’ hadden geantwoord zijn meegenomen in de analyse van deze vraag. Zie ook hoofdstuk 2.

|   |            |
|---|------------|
| Helemaal niet belangrijk                          | 1 (1,8%)   |
| <b>Soort misdrijf (n= 65)</b>                     |            |
| Gevaar of hinder veroorzakend gedrag              | 12 (20,7%) |
| Zwaar letsel door schuld                          | 27 (46,6%) |
| Dood door schuld                                  | 2 (3,4%)   |
| Anders  | 1 (1,7%)   |
| Weet niet   | 14 (27,6%) |
| <b>Soort misdrijf veroordeling (n= 42)</b>        |            |
| Veel te licht                                     | 7 (16,7%)  |
| Te licht  | 15 (35,7%) |
| Niet te licht/niet te zwaar                       | 20 (47,6%) |
| <b>Belang soort misdrijf veroordeling (n= 41)</b> |            |
| Heel belangrijk                                   | 17 (41,5%) |
| Belangrijk  | 17 (41,5%) |
| Redelijk belangrijk                               | 3 (7,2%)   |
| Niet erg belangrijk                               | 4 (9,8%)   |
| <b>Veroordeling roekeloosheid (=ja) (n= 55)</b>   | 19 (33,3)  |

Ontzegging van de rijbevoegdheid (n= 38, 66,7%) en een taakstraf (n= 23, 40,4%) zijn veelgenoemde opgelegde straffen (zie Tabel 3.9). Onvoorwaardelijke en voorwaardelijke gevangenisstraffen worden beduidend minder vaak opgelegd. In de categorie ‘anders’ is een geldboete vaak genoemd. 2 respondenten (3,5%) geven aan niet te weten wat voor straf is opgelegd.

Als we kijken naar de tevredenheid met betrekking tot de opgelegde straf, zien we dat 36 respondenten (65,4%) de straf (veel) te licht vinden. 19 respondenten vinden de straf ‘niet te licht en niet te zwaar’ (34,5%).

Tegelijkertijd geven 46 respondenten aan een passende straf (heel) belangrijk te vinden (83,6%), 7 respondenten geven aan dit ‘redelijk belangrijk’ te vinden (12,7%) en 2 respondenten geven aan dit ‘niet erg belangrijk’ te vinden (3,6%).

Tabel 3.9. Mening en belang opgelegde straf

|  | N (%)      |
|--|------------|
| <b>Opgelegde straf (n= 56)</b>                 |            |
| Taakstraf                                      | 23 (40,4%) |
| Voorwaardelijke gevangenisstraf                | 3 (5,3%)   |
| Onvoorwaardelijke gevangenisstraf              | 2 (3,5%)   |
| Combinatie (on)voorwaardelijke gevangenisstraf | 3 (5,3%)   |
| Ontzegging van de rijbevoegdheid               | 38 (66,7%) |
| Anders (bijv. geldboete)                       | 29 (50,9%) |
| Weet niet                                      | 2 (3,5%)   |

|                                       |            |
|---------------------------------------|------------|
| <b>Mening opgelegde straf (n= 55)</b> |            |
| Veel te licht                         | 12 (21,8%) |
| Te licht                              | 24 (43,6%) |
| Niet te licht/niet te zwaar           | 19 (34,5%) |
| <b>Belang opgelegde straf (n= 55)</b> |            |
| Niet erg belangrijk                   | 2 (3,6%)   |
| Redelijk belangrijk                   | 7 (12,7%)  |
| Belangrijk                            | 16 (29,1%) |
| Heel belangrijk                       | 30 (54,5%) |

Tabel 3.10 laat zien dat respondenten over het algemeen vinden dat de veroorzaker niet de straf kreeg die hij verdiende (gem= 2,71), dat de straf niet past bij het leed dat hen is aangedaan (gem= 2,20) en dat de straf niet heeft bijgedragen aan het emotioneel herstel (gem= 2,44). Bovendien zijn respondenten het niet eens met de stelling dat de oplegde straf gevaarlijk rijgedrag in de toekomst zal voorkomen (gem= 2,33). Ter indicatie, respectievelijk 27 (52,0%), 33 (66,0%), 28 (56,0%) en 29 (56,9%) respondenten zijn het met deze stellingen ‘helemaal of een beetje oneens’. De Cronbach’s alpha van deze schaal bedraagt .82.

Tabel 3.10. Tevredenheid straf

| Distributieve rechtvaardigheid<br>(1=geheel oneens, 5=geheel eens)    | N (%)      |
|---|------------|
| <b>De veroorzaker kreeg de straf die hij verdiende (n= 52)</b>        |            |
| Helemaal mee oneens   | 16 (30,8%) |
| Een beetje mee oneens   | 11 (21,2%) |
| Niet mee eens/niet mee oneens   | 6 (11,5%)  |
| Een beetje mee eens   | 10 (19,2%) |
| Helemaal mee eens   | 9 (17,3%)  |
| <b>De straf past bij het leed dat mij is aangedaan (n= 50)</b>        |            |
| Helemaal mee oneens   | 23 (46,0%) |
| Een beetje mee oneens   | 10 (20%)   |
| Niet mee eens/niet mee oneens   | 6 (12,0%)  |
| Een beetje mee eens   | 6 (12,0%)  |
| Helemaal mee eens   | 5 (10,0%)  |
| <b>De straf heeft bijgedragen aan mijn emotionele herstel (n= 50)</b> |            |
| Helemaal mee oneens   | 19 (38,0%) |
| Een beetje mee oneens   | 9 (18,0%)  |
| Niet me eens/niet mee oneens  | 8 (16,0%)  |
| Een beetje mee eens   | 9 (18,0%)  |

|  |            |
|--|------------|
| Helemaal mee eens  | 5 (10,0%)  |
| <b>De straf voorkomt dat de veroorzaker zich in de toekomst weer schuldig maakt aan gevaarlijk rijgedrag (n= 51)</b> |            |
| Helemaal mee oneens  | 18 (35,3%) |
| Een beetje mee oneens  | 11 (21,6%) |
| Niet me eens/niet mee oneens   | 13 (25,5%) |
| Een beetje mee eens  | 5 (9,8%)   |
| Helemaal mee eens  | 4 (7,8%)   |

Op de vraag naar de algemene tevredenheid over de uitkomst van het strafproces wordt uiteenlopend gereageerd. 19 respondenten (34,6%) geven aan (heel) tevreden te zijn en 20 respondenten (36,4%) geven aan heel (on)tevreden te zijn. De overige 16 respondenten (29,1%) zijn meer gematigd in hun antwoord: zij geven aan hiermee ‘niet tevreden en niet ontevreden’ te zijn (zie Tabel 3.11).

Tabel 3.11. *Tevredenheid uitkomst strafprocedure*

|   | N (%)      |
|---|------------|
| <b>Tevredenheid uitkomst strafprocedure (n= 55)</b> |            |
| Heel tevreden                                       | 3 (5,5%)   |
| Tevreden  | 16 (29,1%) |
| Niet tevreden/niet ontevreden                       | 16 (29,1%) |
| Ontevreden  | 15 (27,3%) |
| Heel ontevreden                                     | 5 (9,1%)   |

### 3.6 Schadevergoeding

In dit deel van de vragenlijst is respondenten gevraagd naar eventuele vergoedingen van de schade als gevolg van het ongeval. Dit was iets waar vrijwel alle respondenten mee te maken hebben gehad. Omdat het onderzoek zich echter exclusief richt op slachtoffers van verkeersdelicten, hebben we de antwoorden van de 56 slachtoffers van wie de dader is veroordeeld wegens een verkeersdelict apart gerapporteerd. Hierbij dient te worden vermeld dat we niet hebben gekeken naar significante verschillen tussen de antwoorden van de slachtoffers verkeersdelicten en de ‘overige’ slachtoffers (bijvoorbeeld met behulp van  $\chi^2$ ).<sup>58</sup>

Uit tabel 3.12 blijkt dat de overgrote meerderheid van de respondenten (94,6% totale steekproef; 92,9% slachtoffers verkeersdelicten) de schade heeft proberen te verhalen via de verzekering. Een klein aantal respondenten heeft dit gedaan via het strafproces of via de burgerlijke rechter. De typen schades die respondenten proberen te verhalen betreffen ‘schade aan goederen’ (84,8% totale

<sup>58</sup> De slachtoffers verkeersdelicten maken namelijk ook deel uit van de totale steekproef. Een vergelijking tussen de twee categorieën slachtoffers volgt in latere publicaties.

steekproef; 81,8% slachtoffers verkeersdelicten), medische kosten (86,6% totale steekproef; 89,1% slachtoffers verkeersdelicten), inkomensverlies (47,6% totale steekproef; 58,2% slachtoffers verkeersdelicten) en kosten vanwege hulp (65,9% totale steekproef; 69,1% slachtoffers verkeersdelicten). Daarnaast worden door respondenten in de categorie ‘anders’ bijvoorbeeld letselschade en emotionele schade genoemd.

Tabel 3.12. *Schadevergoeding*

|  | N totale steekproef (%) | N veroordeling verkeersdelict (%) |
|--|-------------------------|-----------------------------------|
| <b>Verhaal schade</b>                          | <b>(n= 167)</b>         | <b>(n= 56)</b>                    |
| Ja, via de verzekering                         | 158 (94,6%)             | 52 (92,9%)                        |
| Ja, via het strafproces                        | 10 (6,0%)               | 6 (10,7%)                         |
| Ja, via de burgerlijke rechter                 | 1 (0,6%)                | -                                 |
| Nee  | 3 (1,8%)                | -                                 |
| <b>Type schade</b>                             | <b>(n= 164)</b>         | <b>(n= 55)</b>                    |
| Schade aan goederen                            | 139 (84,8%)             | 45 (81,8%)                        |
| Medische kosten                                | 142 (86,6%)             | 49 (89,1%)                        |
| Inkomensverlies                                | 78 (47,6%)              | 32 (58,2%)                        |
| Kosten vanwege hulp                            | 108 (65,9%)             | 38 (69,1%)                        |
| Anders (bijv. letselschade, emotionele schade) | 35 (21,3%)              | 12 (21,8%)                        |

Van een aanzienlijk percentage respondenten was de schadeprocedure nog niet afgerond op het moment van het invullen van de vragenlijst (40% totale steekproef; 43,6% slachtoffers verkeersdelicten). Volgens 13,3% (totale steekproef) of 10,9% (slachtoffers verkeersdelicten) van de respondenten duurde de afhandeling van de schadeclaim 1 tot 6 maanden, maar in de meeste gevallen duurde dit langer. 15,8% van de totale steekproef (n=26) en 18,2% van de slachtoffers verkeersdelicten (n=10) moesten langer dan 2 jaar wachten op de uitkomst van de schadeclaim.

Een aanzienlijk aantal respondenten vond de tijd die nodig was om de schadeclaim af te handelen (veel) te lang (53,1% totale steekproef; 59,2% slachtoffers verkeersdelicten). De overige respondenten vonden deze periode doorgaans ‘in orde’ (43,9% totale steekproef; 38,9% slachtoffers verkeersdelicten). Op de vraag hoe belangrijk respondenten de snelheid vinden waarmee de claim werd afgehandeld, antwoordde 65,8% van de totale steekproef en 77,8% van de slachtoffers verkeersdelicten ‘(heel) belangrijk’; 21,3% van de totale steekproef en 18,5% van de slachtoffers verkeersdelicten ‘redelijk belangrijk’; en 12,8% van de totale steekproef en 3,7% van de slachtoffers verkeersdelicten ‘niet erg belangrijk’ of ‘helemaal niet belangrijk’.

Meer dan de helft van de totale steekproef is (heel) tevreden met de procedure ter verkrijging van de schadevergoeding (n= 87, 54,0%). Voor slachtoffers verkeersdelicten ligt dit percentage iets lager (n=26, 48,1%). (Heel) ontevreden is 21,7% (n=35) van de totale steekproef, in vergelijking met 25,9% (n=14) van de slachtoffers verkeersdelicten.



Tabel 3.13. Duur schadeprocedure

|                               | N totale steekproef (%) | N veroordeling verkeersdelict (%) |
|-------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| Duur schadeprocedure          | (n= 165)                | (n= 55)                           |
| 1-6 maanden                   | 22 (13,3%)              | 6 (10,9%)                         |
| 7-12 maanden                  | 22 (13,3%)              | 7 (12,7%)                         |
| 1-2 jaar                      | 29 (17,6%)              | 8 (14,5%)                         |
| Langer dan 2 jaar             | 26 (15,8%)              | 10 (18,2%)                        |
| De procedure loopt nog        | 66 (40,0%)              | 24 (43,6%)                        |
| Mening duur schadeprocedure   | (n= 164)                | (n= 54)                           |
| Veel te lang                  | 47 (28,7%)              | 18 (33,3%)                        |
| Te lang                       | 40 (24,4%)              | 14 (25,9%)                        |
| In orde                       | 72 (43,9%)              | 21 (38,9%)                        |
| Te kort                       | 4 (2,4%)                | -                                 |
| Veel te kort                  | 1 (0,6%)                | 1 (1,9%)                          |
| Belang duur schadeprocedure   | (n= 164)                | (n= 54)                           |
| Heel belangrijk               | 46 (28,0%)              | 17 (31,5%)                        |
| Belangrijk                    | 62 (37,8%)              | 25 (46,3%)                        |
| Redelijk belangrijk           | 35 (21,3%)              | 10 (18,5%)                        |
| Niet erg belangrijk           | 17 (10,4%)              | 2 (3,7%)                          |
| Helemaal niet belangrijk      | 4 (2,4%)                | -                                 |
| Tevredenheid schadeprocedure  | (n= 161)                | (n= 54)                           |
| Heel tevreden                 | 20 (12,4%)              | 6 (11,1%)                         |
| Tevreden                      | 67 (41,6%)              | 20 (37,0%)                        |
| Niet tevreden/niet ontevreden | 39 (24,2%)              | 14 (25,9%)                        |
| Ontevreden                    | 19 (11,8%)              | 10 (18,5%)                        |
| Heel ontevreden               | 16 (9,9%)               | 4 (7,4%)                          |

Van de totale steekproef rapporteerden 85 respondenten (48,6%) dat de volledige schade is betaald, meestal door de verzekeringsmaatschappij (zie Tabel 3.14). Dit percentage is vergelijkbaar met dat van de slachtoffers verkeersdelicten (48,2%). In 18,3% (totale steekproef) of 17,9% (slachtoffers verkeersdelicten) van de gevallen is een gedeelte betaald door de veroorzaker of de verzekeringsmaatschappij. In de overige gevallen loopt de procedure rondom de schadeclaim nog (34,5% totale steekproef; 43,6% slachtoffers verkeersmisdriven). <sup>59</sup>

Ongeveer twee derde van de totale steekproef (65,4%) vindt de opgelegde schadevergoeding ‘in orde’, tegenover 60,6% van de slachtoffers verkeersdelicten. 33,6% van de totale steekproef en 39,4% van de slachtoffers verkeersdelicten vindt de schadevergoeding daarentegen (veel) te laag. Slechts een enkeling is van mening dat de opgelegde schadevergoeding te hoog is.

59 Opgeteld kunnen deze percentages > 100% bedragen, omdat de mogelijkheid bestaat dat een gedeelte van de claim reeds is uitgekeerd, terwijl over een ander gedeelte nog wordt geprocedeerd.

Op de vraag hoe belangrijk zij een passende schadevergoeding vinden, antwoordt 85,2% van de totale steekproef en 74,7% van de slachtoffers verkeersdelicten ‘(heel) belangrijk’. De meeste overige respondenten vinden dit ‘redelijk belangrijk’ (13,9% van de totale steekproef; 9,1% van de slachtoffers verkeersdelicten). Over de uitkomst van de schadeclaim is ongeveer de helft (54,7%) van de totale steekproef (heel) tevreden, tegenover 50% van de slachtoffers verkeersdelicten.

Tabel 3.14. Uitkomst schadeclaim

|                                   | N totale steekproef (%) | N veroordeling verkeersdelict (%) |
|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| Uitkomst schadeclaim              | (n= 165)                | (n= 55)                           |
| Volledige schade is betaald       | 85 (48,6%)              | 27 (48,2%)                        |
| Gedeelte schade is betaald        | 32 (18,3%)              | 10 (17,9%)                        |
| Schadeclaim werd afgewezen        | 3 (1,8%)                | -                                 |
| Procedure loopt nog               | 57 (34,5%)              | 24 (43,6%)                        |
| Weet niet                         | 4 (2,4%)                | -                                 |
| Mening opgelegde schadevergoeding | (n= 107)                | (n= 33)                           |
| Veel te laag                      | 15 (14,0%)              | 5 (15,2%)                         |
| Laag                              | 21 (19,6%)              | 8 (24,2%)                         |
| In orde                           | 70 (65,4%)              | 20 (60,6%)                        |
| Hoog                              | 1 (0,9%)                | -                                 |
| Belang passende schade            | (n= 108)                | (n= 33)                           |
| Niet erg belangrijk               | 1 (0,9%)                | -                                 |
| Redelijk belangrijk               | 15 (13,9%)              | 3 (9,1%)                          |
| Belangrijk                        | 46 (42,6%)              | 17 (51,5%)                        |
| Heel belangrijk                   | 46 (42,6%)              | 13 (39,4%)                        |
| Tevredenheid uitkomst schadeclaim | (n= 106)                | (n= 24)                           |
| Heel ontevreden                   | 7 (6,6%)                | 2 (6,3%)                          |
| Ontevreden                        | 12 (11,3%)              | 4 (12,5%)                         |
| Niet tevreden/niet ontevreden     | 29 (27,4%)              | 10 (31,3%)                        |
| Tevreden                          | 44 (41,5%)              | 11 (34,4%)                        |
| Heel tevreden                     | 14 (13,2%)              | 5 (15,6%)                         |

3.7. Relatieve belang verschillende factoren

De respondenten is gevraagd welke factoren zij – over het algemeen – het meest en welke factoren zij – over het algemeen – het minst belangrijk vinden. Tabel 3.15 geeft aan in welke mate respondenten van wie de strafzaak was geëindigd in een veroordeling belang hechten aan verschillende factoren. <sup>60</sup>

Uit de tabel valt af te lezen dat respondenten het meest belang hechten aan een passende straf voor de veroorzaker (gem= 2,89) en het volledig vergoed krijgen van de schade (gem= 2,95). De kwalificatie van het delict, daarentegen, wordt (veel) minder belangrijk geacht (gem= 3,87) evenals de snelheid waarmee de schade wordt vergoed (gem= 4,55).

Tabel 3.15 Belang factoren

| (1= meest belangrijk, 6= minst belangrijk)                        | Gem. (Sd.)  |
|---|-------------|
| Hoe belangrijk is het voor u... (n= 38)                           |             |
| ... dat de veroorzaker een passende straf krijgt                  | 2,89 (1,52) |
| ... dat u uw schade volledig vergoed krijgt                       | 2,95 (1,75) |
| ... dat het OM en de rechter u serieus nemen                      | 3,16 (1,37) |
| ... dat de veroorzaker zijn excuses aanbiedt                      | 3,50 (1,93) |
| ... dat de veroorzaker voor het juiste misdrijf wordt veroordeeld | 3,87 (1,47) |
| ... dat u uw schade snel vergoed krijgt                           | 4,55 (1,61) |

3.8. Gevoelens

3.8.1. Gevoelens berouw veroorzaker

Van de totale steekproef geeft ongeveer de helft van de respondenten aan dat de veroorzaker op enig moment berouw heeft getoond (n= 80, 48,2%). De andere helft zegt dat dit niet het geval is geweest (n= 86, 51,8%).

3.8.2. Gevoelens slachtoffer

Respondenten is een tweetal vragenlijsten afgenomen met betrekking tot hun gevoelens. Allereerst is de TRIM (Transgression-Related Interpersonal Motivations Scale) afgenomen om wraakgevoelens bij de respondenten te meten. De Cronbach’s alpha van deze schaal bedraagt .81. Ten tweede is respondenten een aantal vragen gesteld die verband houden met de MOS-20 (MOS Short-form General Health Survey). De Cronbach’s alpha van deze schaal bedraagt .87.

<sup>60</sup> Hier zijn enkel de antwoorden van de respondenten in wier strafzaak een veroordeling wegens een verkeersdelict heeft plaats gevonden meegenomen. Van de overige respondenten is niet met 100% zekerheid vast te stellen of ze überhaupt een strafproces hebben meegemaakt. Bijgevolg kunnen zij lastig het relatieve belang van alle items aangeven. Voor hen blijft bijvoorbeeld de stelling dat ‘de veroorzaker voor het juiste misdrijf wordt veroordeeld’ een hypothetische vraag.

Over het algemeen scoren respondenten laag op de items met betrekking tot wraakzuchtige gevoelens (range tussen items: 1,25 – 2,47): Zij zijn het met deze stellingen veelal (geheel) oneens (scores 1 en 2) tot niet eens/niet oneens (score 3) (Zie tabel 3.14). Het gemiddelde over de gehele schaal bedraagt 1,63 (Sd= 0,72).

Hetzelfde geldt voor depressieve gevoelens en gevoelens van angst/zenuwen (range tussen items: 2,10 – 2,53). Op de items met betrekking tot gevoelens van geluk en rust/kalmte scoren respondenten gemiddeld hoger (respectievelijk 3,65 en 3,84). Het gemiddelde over de gehele schaal bedraagt 2,70 (Sd= 0.99).

Kortom, de respondenten scoren - over het algemeen - laag op de items met betrekking tot wraakzuchtige gevoelens. Hetzelfde geldt voor depressieve gevoelens en gevoelens van angst/zenuwen. Op de items met betrekking tot gevoelens van geluk en rust/kalmte scoren respondenten gemiddeld hoger.

Tabel 3.14. TRIM en MOS-20

| TRIM (1= geheel oneens, 5= geheel eens)  | Gem. (Sd.)  |
|--|-------------|
| Ik zet het hem/haar betaald (n=166)  | 1,65 (0,97) |
| Ik hoop dat hem/haar iets slechts zal overkomen (n=162)                          | 1,52 (0,91) |
| Ik wil dat hij/zij ervoor zal boeten (n=161)                                     | 2,47 (1,46) |
| Ik zal wraak nemen (n=162)   | 1,25 (0,56) |
| Ik wil hem/haar gepijnigd en ellendig zien (n=162)                               | 1,28 (0,61) |
| MOS-20 (1= nooit, 6= voortdurend)  |             |
| De afgelopen maand was ik erg zenuwachtig (n=161)                                | 2,53 (1,28) |
| De afgelopen maand zat ik zo erg in de put dat niets mij kon opvrolijken (n=160) | 2,10 (1,27) |
| De afgelopen maand voelde ik me kalm en rustig (n=159)                           | 3,84 (1,30) |
| De afgelopen maand voelde ik me neerslachtig en somber (n=162)                   | 2,41 (1,17) |
| De afgelopen maand voelde ik me gelukkig (n=159)                                 | 3,65 (1,22) |

3.9. Onderlinge verbanden

In deze paragraaf wordt een aantal verbanden tussen variabelen geëxploreerd. Zoals eveneens vermeldt in hoofdstuk 2, is het aantal respondenten in deze studie beperkt voor wat betreft de vragen met betrekking tot de strafprocedure en heeft er bovendien een ‘filtering’ plaatsgevonden op bepaalde variabelen. Hierdoor was het onmogelijk om op alle vragen correlatieanalyses toe te passen.

3.9.1. Correlaties met betrekking tot het straf(proces)recht

Op de antwoorden van de 56 slachtoffers die zeker te maken hebben gehad met een verkeersdelict zijn correlatieanalyses verricht om te kijken of bepaalde variabelen met elkaar in verband staan.

Zo is gekeken of gevoelens van procedurele rechtvaardigheid samenhangen met tevredenheid over het verloop van de strafprocedure. Dit bleek niet zo te zijn. Ook wraakgevoelens (TRIM) en depressie- of angstgevoelens (MOS) hingen niet samen met tevredenheid ten aanzien van de strafprocedure of de uitkomst daarvan.

Er werden wel significante verbanden gevonden tussen tevredenheid over het verloop van de strafprocedure enerzijds en tevredenheid met de uitkomst anderzijds ( $r = .36, p = .008$ ).<sup>61</sup> Hoe tevredener men is over de strafprocedure, des te tevredener is men over de uitkomst. Positieve correlaties werden eveneens gevonden tussen de mening van de respondent met betrekking tot de kwalificatie van het delict en de tevredenheid met de uitkomst van het strafproces ( $r = .55, p = .000$ ) en de mening van respondenten over de zwaarte van de straf en de tevredenheid met de uitkomst van het strafproces ( $r = .67, p = .000$ ). Oftewel, hoe beter men de kwalificatie vindt passen bij het delict, en hoe meer men zich kan vinden in de opgelegde straf, des te tevredener is men met de uitkomst van het strafproces.

### 3.9.2. Correlaties met betrekking tot de schadevergoeding

Voor wat betreft de schadevergoeding zijn we eveneens uitgegaan van de antwoorden van de eerdergenoemde 56 slachtoffers. Dit is immers de groep slachtoffers waar de onderzoeksvragen specifiek op zien. De correlatieanalyses leverden geen significante resultaten op voor wat betreft de daadwerkelijke duur van de schadevergoedingsprocedure en de tevredenheid van slachtoffers met deze procedure. Ook wraak- en depressiegevoelens bleken niet significant te correleren met de uitkomstmaten.

Wel was de *perceptie* van het slachtoffer over de duur van de schadevergoedingsprocedure van belang. Hoe tevredener het slachtoffer over de duur van de procedure, des te tevredener is hij met deze procedure in zijn geheel ( $r = -.56, p = .000$ ). Net als bij het strafproces, correleerden ook hier tevredenheid met de schadeprocedure en tevredenheid met de uitkomst van de schadeprocedure met elkaar ( $r = .62, p = .000$ ). Een laatste verband werd gevonden tussen de mening van het slachtoffer ten aanzien van de opgelegde schadevergoeding en de algemene tevredenheid met de uitkomst van de schadeclaim. Slachtoffers die vonden dat ze een passende schadevergoeding hadden ontvangen waren over het algemeen ook meer tevreden met de uitkomst van de procedure ( $r = .75, p = .000$ ).

## 3.10 Conclusie

In deze slotparagraaf worden de belangrijkste bevindingen uit de vragenlijst besproken. Zoals eveneens vermeldt in hoofdstuk 2, kent deze studie een aantal belangrijke beperkingen. Deze beperkingen hebben betrekking op zowel de selectie van respondenten, als de noodzaak om op sommige vragen een ‘filter’ toe te passen. De conclusies dienen dan ook met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd.

61 Als richtlijn voor de sterkte van het verband kan de volgende indeling worden aangehouden:  $0.00 < r < 0.30$ : nauwelijks of geen correlatie;  $0.30 < r < 0.50$ : lage correlatie;  $0.50 < r < 0.70$ : middelmatige correlatie;  $0.70 < r < 0.90$ : hoge correlatie;  $0.90 < r < 1.00$ : zeer hoge correlatie.

De respondenten is een aantal vragen gesteld over zowel het *verloop* als de *uitkomst* van het strafproces. In ongeveer de helft van alle gevallen is de veroorzaker vervolgd.

Respondenten van wie de veroorzaker door de strafrechter is veroordeeld hebben relatief hoge scores op slachtofferondersteuning door OM en rechter. Voor het OM speelt hier mogelijk een rol dat er sinds enkele jaren standaard een gesprek met de officier van justitie wordt aangeboden, dat gebruik wordt gemaakt van speciale zaakcoördinatoren en dat intensiever wordt samengewerkt met de politie.<sup>62</sup> De respondenten scoren eveneens hoog op gevoelens van procedurele rechtvaardigheid. Procedurele aspecten lijken dus niet het probleem. Dit blijkt ook uit het feit dat de meerderheid 50,7% (heel) tevreden is met het verloop van de procedure (en 28,2% ‘neutraal’).

Het knelpunt zit met name in de *uitkomst* van het strafproces. De opgelegde straffen zijn vergelijkbaar met die in het onderzoek uit 2007.<sup>63</sup>

Ook in de huidige sample bestaat de hoofdmoot uit taakstraffen en geldboetes. (On)voorwaardelijke gevangenisstraffen worden zelden opgelegd. Veel respondenten geven aan dat ze de straf veel te licht (21,8%) of te licht (43,6%) vinden. Tegelijkertijd geven de respondenten aan veel belang te hechten aan een passende straf. Dit beeld past bij de antwoorden op de ‘distributieve rechtvaardigheid’ schaal: respondenten neigen hier naar de negatieve kant van het spectrum. Ongeveer een derde van alle respondenten geeft aan (heel) ontevreden te zijn over de uitkomst van de strafprocedure. Zij vinden over het algemeen dat de veroorzaker niet de straf kreeg die hij verdiende, dat de straf niet past bij het leed dat hen is aangedaan en dat de straf niet heeft bijgedragen aan hun emotioneel herstel. Bovendien zijn respondenten het niet eens met de stelling dat de oplegde straf gevaarlijk rijgedrag in de toekomst zal voorkomen.

Als we kijken naar de bevindingen met betrekking tot de *vergoeding van de geleden schade* vinden we dat ongeveer de helft van alle respondenten aangeeft dat de procedure (veel) te lang duurt. Bij de slachtoffers van verkeersdelicten ligt dat percentage zelfs ietsje hoger. Tegelijkertijd geven zij aan de snelheid waarmee de claim wordt afgehandeld wel belangrijk te vinden. Om en nabij de helft van de respondenten – zowel de totale steekproef als de slachtoffers verkeersdelicten – is (heel) tevreden met de procedure ter verkrijging van de schadevergoeding en ongeveer twee derde van de respondenten vindt de opgelegde schadevergoeding bovendien ‘in orde’. Dit is voor veel slachtoffers belangrijk.

Wanneer respondenten een rangorde moeten aanbrengen, dan staat een passende straf bovenaan, gevolgd door een volledige schadevergoeding. De juiste kwalificatie van het delict wordt relatief minder belangrijk gevonden. Ook geven slachtoffers de voorkeur aan een volledige schadevergoeding boven een snelle schadevergoeding.

Verder werden op basis van correlatieanalyses verschillende significante verbanden gevonden tussen de variabelen.

Zo vonden we correlaties tussen de tevredenheid met het verloop van de strafprocedure, de perceptie van het slachtoffer ten aanzien van de kwalificatie, de perceptie van het slachtoffer ten

62 Deze aanpak is in Rotterdam ontwikkeld. Voor meer informatie, zie bijvoorbeeld T. van der Geest, ‘Als je een dierbare verloren bent. Aandacht voor verkeersslachtoffers’, *Opportuun* 2014 (5), p. 12-15.

63 M. Blom, I.M. Bregman & B.S.J. Wartna, *Geregistreerde verkeerscriminaliteit in kaart. Een kwantitatief beeld van achtergrondkenmerken en de recidive van geregistreerde verkeersdelinquenten in Nederland*, Den Haag: WODC 2011, p. 25-26.

aanzien van de straf aan de ene kant, en de tevredenheid met de uitkomst van het strafproces aan de andere kant. Hoe positiever men de procedure heeft ervaren, hoe beter men de kwalificatie vindt passen bij het delict, en hoe meer men zich kan vinden in de opgelegde straf, des te tevredener is men met de uitkomst van het strafproces. Met betrekking tot de schadevergoeding waren er eveneens significante correlaties. Slachtoffers die vonden dat ze een passende schadevergoeding hadden ontvangen en slachtoffers die tevredener waren over de schadevergoedingsprocedure, waren over het algemeen ook tevredener met de uitkomst van deze procedure.

Kortom, voor wat betreft het strafrecht, lijken de slachtoffers de meeste problemen te hebben met de uitkomst van het strafproces. De straf wordt ‘te licht’ bevonden. Het beeld uit de media – verkeersslachtoffers zijn ontevreden met de opgelegde straf – wordt in onze studie bevestigd.

## Hoofdstuk 4

### Voorwaardelijke opzet

#### 4.1. Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk stond de perceptie van de slachtoffers centraal. In dit hoofdstuk en de daaropvolgende hoofdstukken wordt bekeken hoe de rechtspraak invulling heeft gegeven aan centrale begrippen als ‘voorwaardelijk opzet’, ‘roekeloosheid’ en ‘schuld’. Een restrictieve, dan wel ruime interpretatie van deze begrippen heeft namelijk gevolgen voor de kwalificatie van de strafbare gedraging en daarmee voor de strafmaat. Zo zal een restrictieve interpretatie van voorwaardelijk opzet vaker leiden tot vrijspraak voor een doleus (opzet) delict. In dat geval is enkel veroordeling voor de culpose (schuld) variant mogelijk, maar dit leidt doorgaans tot een lagere straf.

In dit hoofdstuk richten we ons op het voorwaardelijk opzet. Door middel van een analyse van de jurisprudentie willen we zicht krijgen op de manier waarop het voorwaardelijk opzet door rechters wordt geïnterpreteerd en op de ontwikkelingen die zich in de loop der jaren met betrekking tot deze interpretatie hebben voorgedaan. We beperken ons daarbij niet tot arresten van de Hoge Raad, maar besteden ook aandacht aan de lagere rechtspraak. Kunnen we aan de hand van een gevalsvergelijking van een reeks uitspraken bepaalde ‘typische’ factoren en omstandigheden onderscheiden die (mede)bepalend zijn voor het aannemen van voorwaardelijk opzet? En zien we op een bepaald moment een kentering ten aanzien van de interpretatie van dit rechtsbegrip? <sup>64</sup>

Bij dit alles wordt in het bijzonder gelet op mogelijke verschillen tussen de uitleg van het voorwaardelijk opzet in het verkeersstrafrecht en het commune strafrecht. Indien blijkt dat rechters een andere maatstaf hanteren voor commune en verkeerszaken dan wordt vervolgens gekeken welke gevolgen dit kan hebben op de strafmaat. Ook de vraag of *terecht* een onderscheid wordt gemaakt komt aan de orde.

De indeling van het hoofdstuk is als volgt. In de tweede paragraaf (§4.2) wordt de door ons gehanteerde methodologie beschreven. Via de online database *www.rechtspraak.nl* hebben we gezocht naar relevante zaken. Omdat niet alle zaken kunnen worden bestudeerd – het zijn er eenvoudigweg te veel – beschrijven we eerst welke *selectiestrategie* we hebben gebruikt om de meest interessante zaken er uit te filteren. Hierna geven we de manier weer waarop we de uitspraken en arresten *inhoudelijk* hebben geïnterpreteerd en welke beperkingen het onderzoek kent. In paragraaf drie (§4.3) worden vervolgens de bevindingen ten aanzien van voorwaardelijk opzet in het verkeer vermeld, gevolgd door de resultaten ten aanzien van voorwaardelijk opzet in commune strafzaken (§4.4). We besluiten dit hoofdstuk met enkele conclusies (§4.5).

<sup>64</sup> Dit laatste zal overigens in samenhang met de rechtsbegrippen ‘roekeloosheid’ en ‘schuld’ worden gezien en komt in hoofdstukken 5 en 6 terug.

## 4.2. Methodologie

### 4.2.1. Selectiemethode

Zoals gezegd analyseren we uitspraken die zijn gepubliceerd op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl). In deze online database wordt sinds 1999 een selectie van rechterlijke beslissingen opgenomen, waarbij de selectie is gebaseerd op een aantal criteria.<sup>65</sup> Hoewel [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) dus geen compleet overzicht bevat, worden de uitspraken van het hoogste rechtscollège en de belangrijkste, rechtsvormende uitspraken wel opgenomen en geeft het bestand op die manier inzicht in de huidige stand van zaken op het gebied van de rechtspraak. Het bestand biedt bovendien de mogelijkheid om zaken te selecteren op basis van rechtsgebied, instantie, relevantie, datum uitspraak en specifieke – inkluderende en uitsluitende – zoektermen. Dit maakt de database bruikbaar voor onderzoeksdoeleinden.

Het databestand is omvangrijk. Alleen al binnen het rechtsgebied ‘strafrecht’ zijn meer dan 67.000 uitspraken via [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) te vinden.<sup>66</sup> Omdat we niet alle zaken kunnen bekijken hebben we een strategie bedacht om toch de belangrijkste interpretaties eruit te filteren: (1) Via een gerichte zoekopdracht worden alle relevante uitspraken van de Hoge Raad over voorwaardelijk opzet in de analyse betrokken. (2) Voorts wordt gekeken naar zaken die door de lagere rechters zijn afgedaan. Hier gaan wij mee door totdat we geen nieuwe inzichten of interpretaties meer tegenkomen (verzadiging).

### 4.2.2. Inhoudelijke analysemethode

De door ons gehanteerde methode voor de inhoudelijke analyse van de uitspraken is gebaseerd op de gevalsvergelijking als beschreven door Rozemond.<sup>67</sup> Bij deze methode gaat het om het analyseren van een *reeks* van rechterlijke beslissingen. Door middel van de vergelijking van de unieke kenmerken van ieder geval komen we tot een oordeel over de (consistentie in de) interpretatie van het juridisch begrip voorwaardelijk opzet. De methode houdt – in het kort – het volgende in:

- Het begint bij het opzoeken van een *algemeen begrip* uit het materiële strafrecht, in dit geval ‘voorwaardelijk opzet’. Wetgeving en parlementaire documentatie bieden hierbij nauwelijks handvatten, aangezien voorwaardelijk opzet uitsluitend in de rechtspraak is vormgegeven.
- Vervolgens moet worden gekeken hoe de Hoge Raad dit algemene begrip heeft ingevuld – welk criterium ze hanteert – met behulp van een zogenaamd *standaardarrest*. Dit is het arrest waarin het criterium voor het eerst werd geformuleerd. In het geval van ‘voorwaardelijk opzet’ is dit het Cicero-arrest, waarin de Hoge Raad voor het eerst de ondergrens van de opzet definieerde als het zich ‘willens en wetens blootstellen aan een geenszins als denkbeeldig te verwaarlozen kans’.

<sup>65</sup> Zie <https://www.rechtspraak.nl/Uitspraken-en-nieuws/Uitspraken/Paginas/Selectiecriteria.aspx>. De complete set criteria staat vermeld in het ‘Besluit selectiecriteria uitsprakendatabank Rechtspraak.nl’, maar voorlopig is vooral belangrijk dat alle uitspraken van de Hoge Raad (art. 3 sub a Besluit) en alle ‘jurisprudentievormende’ uitspraken (art. 5 sub e Besluit) worden gepubliceerd. Hiermee worden uitspraken bedoeld die een eerdere jurisprudentiële wijziging, nuanceren, inperken of uitbreiden of uitspraken waarin een bepaalde casuïstiek of wettelijke bepaling voor het eerst aan het oordeel van de rechter is onderworpen. Uitspraken van rechtbanken en gerechtshoven worden ‘zoveel als mogelijk’ gepubliceerd (artikel 6 lid 1 Besluit).

<sup>66</sup> Dit was de situatie op 25 april 2016.

<sup>67</sup> K. Rozemond, *De methode van het materiële strafrecht*, Nijmegen: Ars Aequi Libri 2006.

- Daarna kunnen nieuwe uitspraken worden afgezet tegen het standaardarrest, maar ook tegen latere arresten van de Hoge Raad waarin het criterium verder is aangescherpt of toegepast op een variatie van feiten: de *variantie-arresten*. Hierbij kunnen positieve en negatieve variantie-arresten worden onderscheiden. Er is sprake van een *positief variantie-arrest* wanneer het feitencomplex van de nieuwe zaak weliswaar afwijkt van de feiten in het standaardarrest, maar voldoende overeenkomsten vertoont om tot eenzelfde oordeel te komen. In een *negatief variantie-arrest* wijken de feiten dusdanig af dat de Hoge Raad anders moet oordelen. Binnen de context van het begrip ‘voorwaardelijk opzet’ is het Porsche-arrest een mooi voorbeeld van een negatief variantie-arrest. In dit geval oordeelde de Hoge Raad dat er op basis van het feitencomplex *geen* sprake was van voorwaardelijk opzet.<sup>68</sup> Al deze positieve en negatieve variantie-arresten leveren vergelijkingsmateriaal op, waartegen een nieuwe zaak kan worden afgezet: Lijken de feiten eerder op de positieve of de negatieve variantie-arresten?
- Hierbij moet wel rekening worden gehouden met *casuïstische factoren*. Soms kan een onderlinge vergelijking van zaken lastig zijn, omdat unieke casuïstische factoren een doorslaggevende rol hebben gespeeld bij de beoordeling.<sup>69</sup>

Nu richt Rozemonds methode zich voornamelijk op cassatierechtspraak. Hoewel de arresten van de Hoge Raad in onze studie eveneens de belangrijkste leidraad vormen, bespreken we ook uitspraken van lagere rechters.<sup>70</sup> Zoals gezegd kan het specifieke samenstel van feitelijke omstandigheden van doorslaggevend belang zijn bij de vraag of er in een zaak nu wel of niet sprake is van een algemeen begrip zoals voorwaardelijk opzet. Juist vanwege de grote rol die casuïstische factoren kunnen hebben in grensgevallen willen we liefst *zoveel mogelijk* vergelijkingsmateriaal verzamelen om te kijken of ook in andere factoren – die nog niet aan de cassatierechter zijn voorgelegd – een patroon valt te ontdekken. Kunnen deze factoren eveneens worden ondergebracht onder een gemene deler?

Bij de analyse houden we rekening met het feit dat de interpretatie van bepaalde concepten in de loop der jaren kan zijn veranderd: De rechtscollèges kunnen op een bepaald moment ‘om’ zijn gegaan. Wanneer we dit soort veranderingen signaleren, zullen we dit ook rapporteren.

### 4.2.3. Beperkingen

Een analyse van uitspraken op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) kent belangrijke beperkingen. De eerste beperking is dat niet alle vonnissen worden gepubliceerd: enkel een selectie wordt online gezet. Ondanks deze beperking denken we met bovenstaande selectie- en analysestrategie de huidige stand van zaken toch aardig in kaart te kunnen brengen. Uitspraken van de Hoge Raad, uitspraken met een ‘jurisprudentievormend’ karakter en uitspraken inzake levensdelicten worden namelijk altijd gepubliceerd. Uitspraken van rechtbanken en gerechtshoven – vooral van meervoudige kamers – worden ‘zoveel als mogelijk’ gepubliceerd. Dit wijst erop dat de belangrijkste uitspraken in ieder geval via [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) zijn te vinden. Toch kunnen we niet uitsluiten dat vanwege de selectie bepaalde trends minder goed uit de verf komen, terwijl andere mogelijk worden overbelicht.

<sup>68</sup> Meer over het Porsche arrest in paragraaf 4.3.2.

<sup>69</sup> Zie Rozemond (2006), p. 17.

<sup>70</sup> Uiteraard houden we hierbij rekening met het feit dat uitspraken van lagere rechters in cassatie mogelijk geen stand zouden of zullen houden. Bij (ogenschijnlijk) tegenstrijdige jurisprudentie prevaleren beslissingen van de Hoge Raad boven die van de feitenrechters.

Een tweede beperking heeft te maken met het feit dat we tot op zekere hoogte ‘appels met peren’ gaan vergelijken. De invulling van bepaalde rechtsbegrippen heeft een zeer casuïstiek karakter. Of iemand zich bijvoorbeeld ‘roekeloos’ heeft gedragen zal altijd moeten worden ingevuld aan de hand van de feiten van de zaak. Deze casuïstische factoren zijn binnen verkeerszaken vaak al lastig te vergelijken, laat staan wanneer we verkeersdelicten gaan afzetten tegen commune delicten.

Om dit laatste mogelijk te maken zullen we eerst proberen te achterhalen welke casuïstieke factoren door de rechters worden meegenomen in hun overwegingen ten aanzien van voorwaardelijk opzet in het verkeer. Welke feiten en omstandigheden worden geselecteerd om de keuze voor voorwaardelijk opzet te staven (of juist af te wijzen)? Vervolgens moeten we bepalen of we uit deze zaakspecifieke factoren een meer algemene regel kunnen abstraheren die de zaak overstijgt. Op deze manier zullen we zoveel mogelijk relevante factoren proberen te identificeren, ze abstraheren van het casuïstische feitenverhaal, vergelijken of deze omstandigheden – in gelijke mate – van toepassing zijn op beide rechtsgebieden, en bepalen of deze omstandigheden een beperkende, dan wel uitbreidende invloed hebben op de kwalificatie van het strafbare feit en de straf.

#### 4.3. Voorwaardelijk opzet in het verkeer

Het eerste algemene begrip waarvan we de vigerende interpretatie gaan bestuderen aan de hand van de jurisprudentie is ‘voorwaardelijk opzet’. Het navolgende beoogt antwoord te geven op de volgende deelvraag:

**Hoe wordt door de rechter invulling gegeven aan het begrip voorwaardelijk opzet bij ernstige verkeersdelicten en hoe verhoudt deze interpretatie zich tot de interpretatie van hetzelfde begrip in het commune strafrecht?**

##### 4.3.1. Cicero, Aanmerkelijke kans en HIV I

Zoals eerder vermeld is voorwaardelijk opzet de laagste vorm van opzet, de ondergrens.<sup>71</sup> Bij voorwaardelijk opzet is er nog steeds sprake van weten en willen, maar het wilsaspect is meer latent aanwezig en moet worden geconstrueerd aan de hand van het *bewust aanvaarden van de aanmerkelijke kans op een gevolg*.

De definitie van voorwaardelijk opzet werd voor het eerst in grote lijnen uiteengezet in het Cicero arrest uit 1954, dat daarmee kan worden beschouwd als het *standaardarrest*.<sup>72</sup> In dit arrest oordeelde de Hoge Raad dat er sprake was van voorwaardelijk opzet, omdat de verdachte ‘zich willens en wetens bloot had gesteld aan een geenszins als denkbeeldig te verwaarlozen kans’. Lange tijd bleef dit de standaard, totdat de Hoge Raad in 1985 het Aanmerkelijke kans-arrest wees. Vanaf dat moment werd voorwaardelijk opzet gedefinieerd als het ‘zich willens en wetens blootstellen aan de *aanmerkelijke kans*’.<sup>73</sup> Door de formulering ‘geenszins als denkbeeldig te verwaarlozen kans’ te vervangen door ‘aanmerkelijke kans’ werd de lat hoger gelegd, maar het bleef onduidelijk hoe de ‘aanmerkelijke kans’ precies moest worden geïnterpreteerd. In het eerste HIV-arrest is dit uitgelegd en is de definitie van voorwaardelijk opzet tegelijk gemoderniseerd.<sup>74</sup>

<sup>71</sup> De Hullu (2015), p. 234.

<sup>72</sup> HR 09-11-1954, NJ 1955, 55.

<sup>73</sup> HR 19 februari 1985, NJ 1985, 633.

<sup>74</sup> ECLI:NL:HR:2003:AE9049. Tegenwoordig spreken we namelijk van het ‘bewust aanvaarden’ van de aanmerkelijke kans en niet meer

Voortaan gaat het om het ‘bewust aanvaarden van de aanmerkelijke kans op een gevolg’. Hierbij is vooral overweging 3.6 van belang:

*Voor de vaststelling dat de verdachte zich willens en wetens heeft blootgesteld aan zulk een kans is niet alleen vereist dat de verdachte wetenschap heeft van de aanmerkelijke kans dat het gevolg zal intreden, maar ook dat hij die kans ten tijde van de gedraging bewust heeft aanvaard (op de koop toe heeft genomen). Uit de enkele omstandigheid dat die wetenschap bij de verdachte aanwezig is dan wel bij hem moet worden verondersteld, kan niet zonder meer volgen dat hij de aanmerkelijke kans op het gevolg ook bewust heeft aanvaard, omdat in geval van die wetenschap ook sprake kan zijn van bewuste schuld.*

*Van degene die weet heeft van de aanmerkelijke kans op het gevolg, maar die naar het oordeel van de rechter ervan is uitgegaan dat het gevolg niet zal intreden, kan wel worden gezegd dat hij met (grove) onachtzaamheid heeft gehandeld maar niet dat zijn opzet in voorwaardelijke vorm op dat gevolg gericht is geweest.*

Bij voorwaardelijk opzet gaat het dus steeds om a) het bewust aanvaarden van b) een aanmerkelijke kans.<sup>75</sup> Bij het vaststellen van de *bewuste aanvaarding* hoeft de rechter niet blind te varen op de verklaringen van de verdachte. De rechter mag objectiveren en de aanvaarding afleiden uit de gedragingen en de omstandigheden:

*Of in een concreet geval moet worden aangenomen dat sprake is van bewuste schuld dan wel van voorwaardelijk opzet zal, indien de verklaringen van de verdachte en/of bijvoorbeeld eventuele getuigenverklaringen geen inzicht geven omtrent hetgeen ten tijde van de gedraging in de verdachte is omgegaan, afhangen van de feitelijke omstandigheden van het geval. Daarbij zijn de aard van de gedraging en de omstandigheden waaronder deze is verricht, van belang. Bepaalde gedragingen kunnen naar hun uiterlijke verschijningsvorm worden aangemerkt als zo zeer gericht op een bepaald gevolg dat het - behoudens contra-indicaties - niet anders kan zijn dan dat de verdachte de aanmerkelijke kans op het desbetreffende gevolg heeft aanvaard.*<sup>76</sup>

Of een kans al dan niet *aanmerkelijk* is, is niet afhankelijk van de aard van het gevolg van de gedraging en valt ook moeilijk in percentages uit te drukken. Er hoeft zelfs geen sprake te zijn van een grote of zelfs een waarschijnlijke kans, maar een *reële kans* op een bepaald gevolg lijkt toch wel vereist.<sup>77</sup> Volgens de HR zijn drie aspecten van belang bij de bepaling van de omvang van de kans: de omstandigheden van het geval, de aard van de gedraging en algemene ervaringsregels:

*De beantwoording van de vraag of de gedraging de aanmerkelijke kans op een bepaald gevolg in het leven roept, is afhankelijk van de omstandigheden van het geval, waarbij betekenis toekomt aan de aard van de gedraging en de omstandigheden waaronder deze is verricht. Er is geen grond de inhoud van het begrip “aanmerkelijke kans” afhankelijk te stellen van de aard van het gevolg. Het zal in alle gevallen moeten gaan om een kans die naar algemene ervaringsregels aanmerkelijk is te achten.*<sup>78</sup>

over het ‘willens en wetens blootstellen aan’ deze kans.

<sup>75</sup> Zie De Hullu (2015), p. 236.

<sup>76</sup> Uit ECLI:NL:HR:2003:AE9049, overweging 3.6.

<sup>77</sup> Zie De Hullu (2015), p. 242.

<sup>78</sup> Uit ECLI:NL:HR:2003:AE9049, overweging 3.6.



Het bovenstaande is in de jurisprudentie vertaald in vier criteria: Het moet gaan om (1) een kans die naar algemene ervaringsregels aanmerkelijk is te achten. Voor de vaststelling dat de verdachte zich willens en wetens heeft blootgesteld aan zulk een kans moet hij niet alleen (2) wetenschap hebben van de aanmerkelijke kans dat het gevolg zal intreden, hij moet ook (3) de kans ten tijde van de gedraging bewust hebben aanvaard (op de koop toe nemen). Voorts (4) kunnen bepaalde gedragingen naar hun uiterlijke verschijningsvorm worden aangemerkt als zo zeer gericht op een bepaald gevolg dat het – behoudens contra-indicaties – niet anders kan zijn dan dat verdachte de aanmerkelijke kans op het desbetreffende gevolg heeft aanvaard.<sup>79</sup>

Deze invulling van voorwaardelijk opzet wordt zowel in verkeerszaken als in commune zaken gebruikt. In beide type zaken vind je de verwijzing naar het eerste HIV arrest terug en in beide type zaken wordt dan ook dezelfde maatstaf gehanteerd. Het grote verschil tussen verkeerszaken en commune zaken kan worden teruggeleid naar het in 1996 gewezen Porsche arrest.<sup>80</sup> Dit arrest is voor de ontwikkeling van voorwaardelijk opzet in verkeerszaken van groot belang geweest en kan, in de terminologie van Rozemond, worden beschouwd als een *negatief variatie-arrest*.<sup>81</sup>

#### 4.3.2. Negatief variatie-arrest: Porsche

In deze zaak stond de bestuurder van een Porsche terecht wegens een door hem veroorzaakte frontale botsing tussen twee auto's, waarbij vijf dodelijke slachtoffers vielen. Ondanks de zeer ernstige verkeersmisdrijvingen van de bestuurder – het feitencomplex bestond uit bovenmatig alcoholgebruik, grote snelheidsoverschrijding, door rood licht rijden en zeer gevaarlijk inhalen – vernietigde de Hoge Raad de veroordeling van het Hof wegens doodslag, omdat het voorwaardelijk opzet onvoldoende was gemotiveerd. Enkel onder *bijzondere voorwaarden* kan voorwaardelijk opzet in het verkeer worden aangenomen, maar van dit soort omstandigheden was volgens de Hoge Raad in de onderhavige zaak geen sprake. De Hoge Raad hechtte hierbij veel waarde aan het aanmerkelijke levensgevaar voor de verdachte zelf. Het feit dat de verdachte enkele keren een inhaalpoging had afgebroken, wees er volgens de Hoge Raad op dat de verdachte niet de aanmerkelijke kans op een dodelijke botsing, als gevolg waarvan hij zelf het leven kon verliezen, op de koop toenam. Oftewel, uit de afgebroken inhaalmanoeuvres kon worden opgemaakt dat de verdachte rekende op een goede afloop. Er was dus sprake van schuld in plaats van voorwaardelijk opzet. Volgens de Hoge Raad is er sprake van opzettelijke levensberoving in het verkeer...

*... indien moet worden aangenomen dat de verdachte zich aan de aanmerkelijke kans dat andere verkeersdeelnemers door zijn gedraging het leven zullen verliezen willens en wetens heeft blootgesteld, met dien verstande dat hij – in plaats van erop te rekenen dat een en ander wel goed zal aflopen – de aanmerkelijke kans dat anderen door zijn gedrag het leven zullen laten desbewust heeft aanvaard en op de koop toe genomen. (...) In gevallen als het onderhavige, dat zich hierdoor kenmerkt dat de gebezigde bewijsmiddelen nopen tot de gevolgtrekking dat de verdachte door zijn handelswijze ook zelf aanmerkelijk levensgevaar heeft gelopen, dient de rechter evenwel in zijn oordeel te betrekken dat – behoudens aanwijzingen voor het tegendeel – naar ervaringsregelen niet waarschijnlijk is dat de verdachte de aanmerkelijke kans dat een frontale botsing met een tegemoetkomende auto zal plaatsvinden en hij als gevolg van zijn gedraging zelf het leven zal verliezen, eveneens op de koop toeneemt.*<sup>82</sup>

<sup>79</sup> Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:PHR:2015:2294.

<sup>80</sup> HR 15 oktober 1996, ECLI:NL:HR:1996:ZD0139.

<sup>81</sup> Zie paragraaf 4.2.2 hierboven.

<sup>82</sup> HR 15 oktober 1996, ECLI:NL:HR:1996:ZD0139.

Concreet betekent het Porsche-arrest dat er 'hoge drempels' voor het aannemen van voorwaardelijk opzet in het verkeer zijn opgeworpen.<sup>83</sup> Toch zijn er sinds Porsche nog steeds verkeerszaken geweest waarin wegens voorwaardelijk opzet op de dood van een ander is veroordeeld. Hieronder volgt een bespreking van een selectie van dergelijke zaken.

#### 4.3.3. Relevante factoren voor voorwaardelijk opzet in het verkeer

Doorgaans wordt er van uit gegaan dat het voorwaardelijk opzet in het verkeer sinds het Porsche-arrest flink aan belang heeft ingeboet.<sup>84</sup> Uitgesloten is het echter niet.<sup>85</sup> In het onderstaande proberen we te achterhalen welke bijzondere factoren, in grensgevallen, relevant zijn voor de conclusie of er al dan geen voorwaardelijk opzet in het spel was. Hierbij dient vermeld dat in één casus meerdere factoren van toepassing kunnen zijn en dat de hieronder genoemde factoren bovendien kunnen overlappen.

##### 4.3.3.1. De auto als wapen

In deze zaken gaat het niet zozeer om een gevaarlijke verkeersmanoeuvre, maar wordt een auto gebruikt als instrument om een voorgenomen geweldshandeling mee te plegen. Dit was bijvoorbeeld het geval in een arrest uit 2009.<sup>86</sup> In deze casus stond een man terecht voor poging doodslag, omdat hij door een bewuste stuuractie naar links, zijn auto met daarin zijn ex-vrouw en hun dochtertje moedwillig een kanaal in had gereden. De verdachte bleef zijn ex daarbij strak aankijken en remde niet af. Nadat de auto eenmaal te water was geraakt, bevrijdde hij de beide passagiers weliswaar uit hun benarde positie, maar dat stond een veroordeling wegens poging doodslag jegens zijn ex-vrouw niet in de weg.<sup>87</sup> De Hoge Raad onderschreef het oordeel van het Hof dat 'verdachte willens en wetens de aanmerkelijke kans heeft aanvaard dat de zich in de door hem bestuurde auto bevindende passagier X door zijn toedoen zou overlijden en dat derhalve zijn opzet (voorwaardelijk) op haar dood was gericht'. Het Porsche-verweer van de verdediging werd van tafel geveegd, omdat 'het hier niet gaat om (...) een verkeersmanoeuvre maar om een doelbewuste, tegen X gerichte geweldshandeling.'

Dit soort gevallen zijn eigenlijk atypisch in de zin dat het min of meer op toeval berust dat een voertuig betrokken is bij het incident. De aard van de gedraging is agressiever en de kwade intentie duidelijker op bepaalde gevolgen en specifieke personen gericht dan bij 'reguliere' verkeersdelicten. Er is gekozen voor een voertuig als instrument om de agressieve daad te verrichten – deze was wellicht makkelijk voorhanden – maar het had even goed een gewoon wapen kunnen zijn.

<sup>83</sup> Zie De Hullu (2015), p. 250.

<sup>84</sup> Zie bijvoorbeeld de conclusie van A-G Wortel bij ECLI:NL:HR:2005:AT2760.

<sup>85</sup> In ongeveer 80% van de gevonden zaken werd verdachte veroordeeld wegens een *doleus delict*. Zie ook Wolswijk in Van Dijk e.a., p. 17.

<sup>86</sup> Zie ECLI:NL:HR:2009:BI4736. Een ander voorbeeld is ECLI:NL:RBGRO:2010:BL9466, waarin een man onder andere werd veroordeeld wegens poging doodslag, omdat hij, na de schuur van het slachtoffer te hebben vernield met een shovel, doelbewust met dit voertuig op het slachtoffer zelf was ingereden. Aan dit incident ging een opbouwende reeks van bedreigingen vooraf (sms-berichten en plaatsing van een strop in de tuin van het slachtoffer). Ook ECLI:NL:RBZLY:2008:BD0257 valt onder deze categorie. Na eerder op de avond onenigheid met de twee slachtoffers te hebben gehad, ziet verdachte hen even later op straat voor de discotheek staan. Hij vraagt eerst aan zijn medepassagier: 'Zullen we op hen inrijden?' om vervolgens, met hoge snelheid, de daad bij het woord te voegen. Als gevolg van de botsing raken de twee slachtoffers ernstig gewond. In ECLI:NL:RBDOR:2007:BB0289 reed een verwarde vrouw met haar auto een huisartsenpost binnen na eerst te hebben gezegd 'Als ik geen hulp krijg, rij ik met mijn auto ergens naar binnen'. In ECLI:NL:GHSHE:2011:BU7306 reed verdachte opzettelijk tegen een auto aan, nadat medeverdachte per telefoon had gewaarschuwd dat deze auto eraan kwam. Het doel van deze handeling lag – vermoedelijk – in het innen van verzekeringsgelden. In deze zaak bepaalde het hof dat er 'sprake is van het oogmerk om een aanranding te veroorzaken en het derhalve om een doelbewuste tegen de bestuurder van de Renault gerichte daad van agressie gaat.'

<sup>87</sup> Opvallend genoeg werd verdachte door het Hof wel vrijgesproken van voorwaardelijk opzet op het doden van zijn dochter. Deze discrepantie deed A-G Vellinga eerder tot de conclusie komen dat ook voorwaardelijk opzet op de dood van zijn ex-vrouw ontbrak.

#### 4.3.3.2. Indicaties waaruit onverschilligheid omtrent eigen levensgevaar blijkt

Een andere factor die van doorslaggevend belang kan zijn bij voorwaardelijk opzet, is een aanwijzing waaruit blijkt dat de verdachte onverschillig staat tegenover het mogelijke verlies van zijn eigen leven. Zoals bekend werd de verdachte in het Porsche-arrest vrijgesproken voor opzettelijke doodslag, omdat hij verschillende keren een gevaarlijke verkeersmanoeuvre had afgebroken. Dit wees er op dat hij zich wel degelijk om zijn eigen veiligheid bekommerde en dat het ongeval eerder een gevolg was van overmoed – hij rekende op een goede afloop – dan dat hij een dodelijke botsing op de koop toenam. De Hoge Raad liet in het Porsche arrest wel ruimte voor indicaties waaruit blijkt dat de mogelijk fatale gevolgen voor de verdachte zelf hem koud laten.

Van een dergelijke onverschilligheid is bijvoorbeeld sprake wanneer de bestuurder zelfmoord wil plegen. In een zaak uit 2010 dronk de verdachte een grote hoeveelheid alcohol, kroop vervolgens achter het stuur en reed met te hoge snelheid over de weg, waarna hij zonder snelheid te minderen inreed op een andere auto.<sup>88</sup> De twee inzittenden van de andere auto overleden als gevolg van de botsing. De bestuurder werd wegens (voorwaardelijk opzettelijke) doodslag veroordeeld tot een gevangenisstraf van vier jaar, waarvan één voorwaardelijk. Cruciaal in deze zaak was het feit dat de verdachte tijdens de dollemansrit met zijn vriendin had getelefoneerd om haar te zeggen dat hij op het punt stond zich van het leven te beroven. In dit licht bezien, kwam het Hof tot de conclusie dat de man daadwerkelijk van plan was zijn leven te beëindigen en dat hij bewust de aanmerkelijke kans aanvaarde dat hij daarbij ook andere slachtoffers zou maken.<sup>89</sup>

Uit de bewijsmiddelen van bovenstaande zaak bleek duidelijk de suïcidale intentie van de bestuurder. Toch zijn er ook zaken waaruit *niet* evident blijkt dat de verdachte levensmoe was. In deze zaken kan echter (mede) uit het feit dat verdachte *geen enkele* handeling heeft verricht om de botsing af te wenden de onverschilligheid ten aanzien van het gevaar voor eigen leven worden afgeleid.<sup>90</sup>

#### 4.3.3.3. Koste wat kost vluchten voor de politie

Ook verkeersdeelnemers die ongeacht de risico's de politie willen afschudden, worden niet door Porsche beschermd. De onverschilligheid ten aanzien van de risico's kan bijvoorbeeld worden opgemaakt uit de verklaring van verdachte zelf, uit de grote hoeveelheid gevaarlijke verkeershandelingen die verdachte tijdens zijn vlucht heeft verricht of uit het feit dat verdachte na het ongeval is

<sup>88</sup> ECLI:NL:GHSRG:2010:BQ1112.

<sup>89</sup> Een andere relevante zaak in dit verband is ECLI:NL:RBBRE:2009:BI5244. Hierin reed een vrouw met te hoge snelheid over een smalle weg, terwijl zij bewust slingerbewegingen maakte en haar hoofd naar beneden hield. Nadat zij de macht over het stuur was verloren, raakte zij twee fietsers, die beide als gevolg van het ongeval overleden. Uit haar verklaringen bleek dat de vrouw een daad wilde stellen: Er moest 'iets' gebeuren. Hoewel niet vaststond dat de vrouw daadwerkelijk levensmoe was en zelfmoord voor ogen had, was haar wil wel gericht op het veroorzaken van een ongeluk. Voor rechtbank Breda was dit feitencomplex voldoende om tot veroordeling wegens (voorwaardelijk opzettelijke) doodslag te komen.

<sup>90</sup> Een enkele keer wordt een beroep op Porsche verworpen, zelfs wanneer de verdachte toch heeft geremd, vanwege het feit dat het remmen op dat moment het ongeluk niet meer af kon wenden: de auto was voorbij het 'point of no return' (zie ECLI:NL:RBARN:2009:BK3385). De rechtbank overweegt daarbij dat de verdachte zich voorafgaand aan het ongeval door zijn roekeloze rijstijl in een dergelijk positie had gemanoeuvreed dat kort remmen geen effect meer zou sorteren. Hieruit kan worden afgeleid dat hij de kans op een ernstig ongeval heeft aanvaard. Kortom: zelfs het korte remmen doet niets af aan het voorwaardelijk opzet van de verdachte (zo ook ECLI:NL:HR:2009:BG6631). A-G Vellinga gaat nog een stap verder en concludeert dat het niet tijdig remmen zelfs *bij kan dragen* aan de bewezenverklarde opzet (ECLI:NL:PHR:2008:BG2189). Het Hof Den Bosch, daarentegen, interpreteert het remmen als teken dat de verdachte een voor hemzelf dodelijk ongeval wilde afwenden, zelfs wanneer het 'point of no return' reeds was bereikt (ECLI:NL:GHSRG:2011:BU4602). Zie ook ECLI:NL:GHAMS:2016:579.

doorgereden.<sup>91</sup> Een verklaring van verdachte dat hij weliswaar wilde ontsnappen, maar dat dit 'niet ten koste van alles' moest gaan kan – in samenhang met andere feitelijke omstandigheden – het Porsche-criterium weer terug in beeld brengen, maar dit geldt zeker niet altijd.<sup>92</sup>

Overigens is met het Filefuik-arrest mogelijk een andere koers ingezet met betrekking tot dit type zaken.<sup>93</sup> In deze zaak reed verdachte over een afstand van ruim 25 kilometer, in een poging aan de politie te ontkomen, al slingerend, links en rechts inhalend en met ernstige overschrijding van de maximale snelheid over de snelweg, waarbij hij verschillende keren tegen politieauto's aanbotste. De verdachte had voorts geen rijbewijs – ook nooit een gehad – hij verkeerde onder de invloed van cannabis en hij mistte het zicht in één oog. In een poging de verdachte te stoppen had de politie iets verderop de weg een file veroorzaakt. Deze file had het gewenste effect, de verdachte werd gestopt, maar helaas niet op de manier zoals de politie had voorzien. De verdachte reed met hoge snelheid in op de staart van de file, als gevolg waarvan iemand overleed. Ondanks dit behoorlijk belastende feitencomplex en ondanks de constatering dat verdachte 'kennelijk hoe dan ook niet voor de politie [wilde] stoppen' besloot het hof Arnhem-Leeuwarden toch tot vrijspraak van de tenlastegelegde doodslag. Uit het samenstel van gedragingen kon het Hof niet opmaken dat de verdachte onverschillig was ten aanzien van de door zijn rijstijl veroorzaakte gevolgen en ze achtte het niet aannemelijk dat 'hij zich een concrete voorstelling gemaakt heeft – ofwel gemaakt moet hebben – van de mogelijkheid dat zijn verkeersgedrag de dood van [het slachtoffer] zou veroorzaken, en dat hij, niettegenstaande de ernst van dat gevolg, toch volhard heeft in zijn wijze van rijden'. De verdachte werd uiteindelijk veroordeeld wegens overtreding van artikel 6 WVV met schuld in de zin van roekeloosheid.<sup>94</sup> Deze uitspraak wijst er mogelijk op dat het voorwaardelijk opzet in verkeerszaken terrein verliest aan roekeloosheid (meer hierover in hoofdstuk 5).

#### 4.3.3.4. Inrijden op persoon

Een categorie zaken die regelmatig voorkomt binnen de dodelijke verkeersdelicten betreft het zogenaamde 'inrijden op persoon'. Het gaat hier meestal om de situatie waarin een politieambtenaar een bestuurder een stopteken geeft, echter, in plaats van hieraan gehoor te geven, rijdt de bestuurder door – geeft soms zelfs extra gas – en rijdt recht op de agent af. Deze laatste kan een ongeval voorkomen door snel opzij te springen.<sup>95</sup> Afhankelijk van de snelheid van het voertuig op dat moment wordt er voor poging doodslag of poging zware mishandeling veroordeeld.

<sup>91</sup> Zie ECLI:NL:RBMNE:2015:9271 waarin verdachte zelf ter zitting verklaarde 'koste wat kost' weg te willen vluchten. Vanwege onduidelijkheid over de snelheid van de verdachte op het moment van de botsing hier slechts een veroordeling wegens poging zware mishandeling. Zie ook ECLI:NL:RBARN:2009:BK3385 waar de rechtbank uit rijgedrag van verdachte (bestaande uit het rijden met extreem hoge snelheden, het tot driemaal toe door rood rijden bij onoverzichtelijke kruisingen en het voortzetten van de vlucht na het ongeval) de monomane gerichtheid op ontsnapping afleest. Volgens de rechtbank wilde verdachte 'de politie van zich afschudden en de rest maakt hem niets uit'. Een ander voorbeeld is ECLI:NL:RBALM:2010:BM9571 waarin verdachte tijdens een wilde politieachtervolging met hoge snelheid plotseling naar links uitwijkt, in botsing komt met een aldaar rijdende politiewagen, en vervolgens doorrijdt. Ook deze rechtbank oordeelt 'dat verdachte koste wat kost aan een aanhouding heeft willen ontkomen'. Verder ECLI:NL:RBAMS:2013:6528, ECLI:NL:RBNNE:2015:610, ECLI:NL:HR:2001:AA9594, ECLI:NL:RBAMS:2015:7134, ECLI:NL:GHSHE:2015:2746 en ECLI:NL:RBOBR:2015:2383.

<sup>92</sup> Zie ECLI:NL:RBROE:2009:BI9308. In deze zaak volgde vrijspraak voor poging doodslag, ook omdat de rechtbank het niet waarschijnlijk achtte dat de verdachte zijn eigen mogelijke overlijden ten gevolge van een botsing tegen een Mazda pick-up op de koop toe had genomen. In ECLI:NL:HR:2006:663 (Spookrijder) hechtte het hof echter geen waarde aan de verklaring van de verdachte dat hij niet koste wat het kost had willen ontkomen aan de politie.

<sup>93</sup> ECLI:NL:GHARL:2013:9658.

<sup>94</sup> Deze veroordeling werd in cassatie in stand gelaten (ECLI:NL:HR:2015:1656).

<sup>95</sup> Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:GHAMS:2011:BY2059. Zelfs wanneer de bestuurder op het laatste moment uitwijkt, is dat niet altijd reden te denken dat het wilselement ontbreekt (zie ECLI:NL:HR:2008:BA7888. Anders: ECLI:NL:RBMAA:2006:AZ4857 waar een stuurcorrectie wel verschil maakte).

Nu is in het verleden wel eens betoogd dat verdachte helemaal geen opzet had op het doden van de agent in kwestie. Hij of zij rekende er op dat de agent tijdig zou reageren, hetgeen meestal gebeurt. Ondanks de grote kans dat de gemiddelde agent in dit soort situaties op tijd weet weg te duiken,<sup>96</sup> heeft een dergelijk verweer in de praktijk echter weinig kans van slagen.<sup>97</sup> Het anticiperen op voorzienbare reacties doet blijkbaar niets af aan de aanmerkelijke kans op het overlijden.

4.3.3.5. Sterke versus zwakke verkeersdeelnemers

De omstandigheid dat het ongeval plaatsvond tussen een sterke en een zwakke verkeersdeelnemer kan eveneens de Porsche-drempel slechten. In verschillende uitspraken werd uit het gegeven dat de verdachte in een auto reed, en bijgevolg kon worden beschouwd als een sterke verkeersdeelnemer, terwijl het slachtoffer zich als fietser of voetganger in een veel kwetsbaarder positie bevond, afgeleid dat het Porsche-criterium *in casu* niet van toepassing was.<sup>98</sup> In tegenstelling tot een botsing tussen twee auto's is de kans dat de bestuurder van de auto bij een botsing tussen een auto en een fietser eveneens het leven laat immers veel kleiner.<sup>99</sup> Dit wordt gezien als een feit van algemene bekendheid. Ook de bestuurder zal zich hier derhalve van bewust zijn en zal zich minder kwetsbaar voelen. In deze omstandigheid is er geen sprake van het 'op de koop toenemen' van de kans op het eigen overlijden.

De tegenwerping dat je als bestuurder vaak niet kunt voorspellen of je een sterke of zwakke verkeersdeelnemer zult treffen, wordt in de bestudeerde casuïstiek niet relevant geacht. Er wordt althans niet inhoudelijk op ingegaan. Wel wordt met enige regelmaat aandacht besteed aan de specifieke uiterlijke kenmerken van de auto in kwestie. Vooral wanneer het een groot en zwaar voertuig betreft, wordt dit door de rechters extra benadrukt.<sup>100</sup> De kans dat de bestuurder van een dergelijk zwaar voertuig zelf fatale gevolgen ondervindt van een ongeval is namelijk nog kleiner dan wanneer hij een personenauto van normaal gewicht bestuurt. Het versterkt de aanname dat de bestuurder zich waarschijnlijk onkwetsbaar waande.<sup>101</sup> In een uitzonderlijk geval kan het grote gewicht van de auto zelfs bij een botsing tussen twee auto's – dus in principe gelijkwaardige verkeersdeelnemers – de rechtbank doen besluiten dat de bestuurder van het zware voertuig het eigen risico niet voor lief nam en wordt toch wegens voorwaardelijk opzet veroordeeld.<sup>102</sup>

96 Zie ook Wortel in ECLI:NL:PHR:2005:AT2760. A-G Knigge vermoedt zelfs dat de statistische kans dat een agent als gevolg van dergelijk gedrag daadwerkelijk overlijdt gelijk staat aan nul (ECLI:NL:PHR:2015:132).

97 Zie ook Knigge in ECLI:NL:PHR:2014:2548.

98 Zie ECLI: NL:HR:2009:BH6219, ECLI:NL:PHR:2004:AN9360, ECLI:NL:RBBRE:2005:AU8184, ECLI:NL:GHSRG:2010:BQ1112, ECLI:NL:RBGRO:2010:BL9440, ECLI:NL:GHSHE:2011:BVo119 en nog vele andere.

99 Met 'zwakke' verkeersdeelnemers worden overigens geen motorrijders bedoeld. Hoewel motorrijders in vergelijking met autorijders een grotere kans hebben op verwondingen en fatale gevolgen, en in die zin kwetsbaarder zijn, loopt de bestuurder van de auto nog steeds een reële kans op overlijden in geval van een botsing tussen een auto en een tegemoetkomende motor (zie ECLI:GHSHE:2009:BJ4909).

100 Zie ECLI:NL:PHR:2004:AN9360, ECLI:NL:GHSRG:2010:BQ1112, ECLI:NL:RBROT:2010:BN7279.

101 Een merkwaardige uitzondering op deze regel vormt ECLI:NL:RBARN:2009:BK3385 waarin de rechtbank Arnhem uit het feit dat verdachte een grote en zware auto (Mercedes Benz E300) reed concludeert dat 'de kans aanmerkelijk is dat in geval van een aanrijding het slachtoffer en de veroorzaker het leven kunnen laten' [nadruk – SvdA].

102 ECLI:NL:RBROT:2010:BN7279 waarin de bestuurder van een Dodge RAM (3000 kg) na een fatale botsing met een veel lichtere Ford Focus als 'zeer sterke verkeersdeelnemer' toch werd veroordeeld voor (voorwaardelijk opzettelijke) doodslag. De rechtbank overwoog dat 'het hier ging 'om een gewelddadige confrontatie van een "sterke" verkeersdeelnemer, te weten de verdachte rijdend in een Dodge, type Ram 2500 van 2950 kg, met een "zwakke" verkeersdeelnemer, in casu de Ford, type Focus met vijf inzittenden van 1400 à 1500 kg.' Overigens werd deze uitspraak in hoger beroep gedeeltelijk vernietigd, maar dan vanwege de rempogingen van verdachte (zie ECLI:NL:GHSRG:2011:BU4602).

4.3.3.6. Overige factoren die medebepalend zijn voor voorwaardelijk opzet

Naast de hierboven genoemde indicaties waaruit blijkt dat de verdachte ongevoelig was voor het eigen levensgevaar, zich onkwetsbaar achtte of daadwerkelijk minder kwetsbaar was zijn er ook andere factoren die medebepalend kunnen zijn bij het vaststellen van voorwaardelijk opzet, waarbij een onderscheid kan worden gemaakt tussen factoren die bijdragen aan het vaststellen van (a) de grootte van de (aanmerkelijke) kans op een gevolg en factoren die bijdragen aan het vaststellen van (b) de aanvaarding daarvan, al kunnen sommige factoren bij beide overwegingen meespelen.

Ad a) Bij verkeerszaken wordt de aanmerkelijke kans met name bepaald aan de hand van de snelheid waarmee het voertuig reed ten tijde van het ongeval,<sup>103</sup> of het slachtoffer een 'zwakke' verkeersdeelnemer betrof, of de bestuurder in een zwaar of een licht voertuig reed,<sup>104</sup> of er sprake was van (risico op) een frontale botsing.<sup>105</sup>

Ad b) De onder a) genoemde factoren kunnen in het hoofd van de bestuurder ook meewegen bij het inschatten de eigen risico's. Wanneer deze factoren wijzen op lage risico's voor de eigen veiligheid van de bestuurder – hij reed bijvoorbeeld in een zwaar voertuig – dan wordt dit door rechters ook wel gebruikt om de aanvaarding te onderbouwen.

Een factor die daarnaast wordt aangehaald ten teken dat de bestuurder de aanmerkelijke kans aanvaardde is het doorrijden nadat het ongeval heeft plaatsgevonden. Uit een dergelijke gedraging blijkt dat de mogelijk ernstige gevolgen voor anderen van het door verdachte veroorzaakte ongeval hem volkomen onberoerd laten.<sup>106</sup> Het vormt ook ondersteunend bewijs voor de veronderstelling dat verdachte koste wat kost wilde ontsnappen<sup>107</sup> of van begin af aan opzettelijk op het slachtoffer is ingetreden.<sup>108</sup>

Een andere belangrijke factor is het rijden onder invloed, met name in combinatie met eerdere veroordelingen wegens rijden onder invloed of het veroorzaken van een ongeval onder invloed. Uit het feit dat de verdachte een relevant strafblad heeft leidt de rechter af dat hij had moeten weten welk effect alcohol op zijn rijgedrag heeft.<sup>109</sup> Deze factor bevestigt dus dat de verdachte zich bewust was van de risico's en wist dat hij niet tot besturen in staat was (het kenniselement).

De keuze om vervolgens toch een auto te besturen is een aanwijzing voor het *aanvaarden* van dit risico (het wilselement). Maar ook verdachten zonder relevant strafblad ontspringen de dans niet. Het is immers een feit van algemene bekendheid dat het gebruik van alcohol de rijvaardigheid negatief kan beïnvloeden.<sup>110</sup>

103 ECLI:NL:GHSHE:2007:BA0552.

104 Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:GHSHE:2007:BA0552.

105 Bijvoorbeeld ECLI:NL:RBMAA:2007:AZ8279 (vrijspraak nu niet is vast komen te staan dat verdachte frontaal en met grote snelheid op slachtoffer is ingetreden)

106 Zie ECLI:NL:GHSHE:2011:BVo119. "Een dergelijk gevolg heeft verdachte kennelijk op de koop toegenomen. Bevestiging daarvan kan worden gevonden in de omstandigheid dat verdachte de plaats van het ongeval heeft verlaten zonder zijn identiteit achter te laten en zonder zich te bekommeren om het slachtoffer, terwijl hij wist dat hij met zijn personenauto een fietser had geraakt." Zie ook ECLI:NL:PHR:2009:BH6219.

107 Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RBARN:2009:BK3385 en ECLI:NL:RBALM:2010:BM9571.

108 Een voorbeeld van deze laatste is te vinden in ECLI:NL:PHR:2010:BM9771.

109 Zie ECLI:NL:PHR:2004:AN9360, ECLI:NL:RBBRE:2005:AU8184; ECLI:NL:PHR:2009:BH6219.

110 Bijvoorbeeld ECLI:NL:RBSHE:2005:AT7532.

## 4.4. Voorwaardelijk opzet in commune strafzaken

### 4.4.1. Afwezigheid Porsche-drempel

Uit de analyse van verkeerszaken bleek dat veroordeling wegens voorwaardelijk opzet binnen het verkeersstrafrecht sinds het Porsche arrest eerder uitzondering dan regel is. De hoge Porsche drempel kan slechts worden geslecht wanneer blijkt dat de bestuurder ten tijde van het ongeval onverschillig was ten aanzien van het eigen levensgevaar – zoals bij een poging tot zelfmoord – of wanneer het leven van de bestuurder nooit echt in gevaar was – zoals bij een confrontatie tussen een zwakke en een sterke verkeersdeelnemer.

Het grootste verschil tussen verkeerszaken en commune strafzaken zit in de geringe relevante van het Porsche-criterium voor commune zaken. In commune strafzaken kom je minder vaak een op Porsche gebaseerd of geïnspireerd verweer tegen met als gevolg dat een veroordeling voor opzettelijke levensberoving of veroorzaken zwaar lichamelijk letsel in dit soort zaken juist eenvoudiger is.

Een enkele keer wordt door de verdediging nog wel eens naar het Porsche-arrest verwezen, bijvoorbeeld in de zaak waarbij een man terecht stond voor het opzettelijk in brand steken van de schuur van zijn ex-vriendin.<sup>111</sup> De raadsman van verdachte voerde aan dat het onwaarschijnlijk was dat verdachte de schuur opzettelijk in brand had gestoken, terwijl hij zich in de schuur bevond, omdat hij daarmee mogelijk ook zichzelf in brand zou steken. Dit risico zou hij – naar algemene ervaringsregels – nooit op de koop toe hebben willen nemen, aldus de raadsman. De rechtbank Haarlem was niet overtuigd, mede vanwege het feit dat forensisch bewijsmateriaal erop wees dat de verdachte ook buiten de schuur met benzine in de weer was geweest, en veroordeelde toch voor opzettelijke brandstichting. In andere zaken kreeg de verdediging – die naar analogie met het Porsche-arrest ook een beroep deed op het eigen risico voor verdachte – eveneens nul op het rekest.<sup>112</sup>

### 4.4.2. Gerichte agressie

Een tweede constatering is dat er bij de bestudeerde commune strafzaken in vergelijking met verkeerszaken vaker sprake is van onmiskenbare agressie of van een duidelijke geweldshandeling. Met andere woorden, de *aard van de gedraging* is vaak anders. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het veelvuldige gebruik van vuur- en steekwapens, uit bedreigingen die aan de geweldshandeling vooraf gaan, uit het feit dat één van beide partijen ‘de confrontatie’ aangaat, en uit het feit dat het vaak uit de

hand gelopen vechtpartijen en ruzies betreft. Met uitzondering van de gevallen beschreven in paragraaf 4.3.3.1, waar de auto als wapen wordt gebruikt, is deze expliciete agressie bij de meeste verkeerszaken minder evident.

Niet alleen is er bij veel commune zaken sprake van evidente agressie, maar ook is die agressie vaker gericht op één of meerdere specifieke personen. Anders gezegd, de handeling wijst niet alleen op het aanvaarden van de kans op gevolgen voor een persoon, maar op gevolgen voor *juist die* persoon. Dikwijls zijn dader en slachtoffer bekenden van elkaar, terwijl het slachtoffer van een verkeersdelict de dader van tevoren meestal niet kent.<sup>113</sup> En zelfs wanneer dader en slachtoffer onbekenden van elkaar zijn, dan nog ligt de aanleiding van het incident vaak in een gerichte aanval op een andere persoon. Er zijn legio voorbeelden van een dader die beoogt iemand neer te schieten, maar daarbij per ongeluk een omstander treft.<sup>114</sup>

Als gevolg van de gerichte agressie en het feit dat er bij commune zaken eerder sprake is van duidelijke geweldshandelingen, wordt er bij commune zaken nog wel eens getwijfeld tussen voorwaardelijk opzet of ‘zuivere’ opzet.<sup>115</sup> Bij de meeste verkeerszaken, daarentegen, waar eerder sprake is van slachtoffers die ‘op het verkeerde moment op de verkeerde plaats’ zijn, is voorwaardelijk opzet bij voorbaat de hoogst haalbare vorm van opzet. Daar aarzelt men eerder tussen voorwaardelijk opzet en schuld in geval er onzekerheid bestaat over wat er in de verdachte is omgegaan ten tijde van het ongeval.<sup>116</sup>

### 4.4.3. Gezamenlijke behandeling aanmerkelijke kans en aanvaarding

Zowel in verkeerszaken als in commune strafzaken wordt regelmatig gerefereerd aan het HIV-arrest (het standaardarrest), waarbij met name de volgende passage uit overweging 3.6 wordt geciteerd:

*Of in een concreet geval moet worden aangenomen dat sprake is van bewuste schuld dan wel van voorwaardelijk opzet zal, indien de verklaringen van de verdachte en/of bijvoorbeeld eventuele getuigenverklaringen geen inzicht geven omtrent hetgeen ten tijde van de gedraging in de verdachte is omgegaan, afhangen van de feitelijke omstandigheden van het geval. Daarbij zijn de aard van de gedraging en de omstandigheden waaronder deze is verricht, van belang. Bepaalde gedragingen kunnen naar hun uiterlijke verschijningsvorm worden aangemerkt als zo zeer gericht op een bepaald gevolg dat het - behoudens contra-indicaties - niet anders kan zijn dan dat de verdachte de aanmerkelijke kans op het desbetreffende gevolg heeft aanvaard.*<sup>117</sup>

<sup>111</sup> ECLI:NL:RBHAA:2012:BX4074.

<sup>112</sup> Zie ECLI:NL:RBSGR:2012:BV7589 (veroorzaken ontploffing) of ECLI:NL:GHSHE:2007:BB6403 (schietpartij). Ook in ECLI:NL:RBZWB:2014:1474 (veroorzaken ontploffing) beriep de verdediging zich op een ‘Porsche-verweer’, maar de rechtbank kwam niet aan de beoordeling van het verweer toe. Opvallend is dat ook advocaat-generaal Vellinga recent het Porsche-verweer aanhaalde in een commune strafzaak (zie zijn prikkelende conclusie bij ECLI:NL:HR:2015:2294). Al geeft Vellinga toe dat hij ‘de zaak hier wat op scherp zet’ (overweging 15). In deze zaak besloot de verdachte, op het moment dat hij vernam dat er enkele mannen voor zijn deur stonden, om een vuurwapen te pakken, te laden en bij zich te steken. De man begaf zich vervolgens naar de voordeur en er ontstond een verhit gesprek over openstaande schulden. Het gesprek escaleerde, waarna de verdachte, die zich bedreigd voelde, zijn wapen trok. Echter, in plaats van terug te deinzen, pakte het latere slachtoffer de arm van verdachte in een poging het wapen te bemachtigen. Tijdens de daaropvolgende worsteling ging het vuurwapen af en raakte het slachtoffer dodelijk gewond. Het hof Den Haag veroordeelde de verdachte wegens doodslag tot een gevangenisstraf van negen jaar. Hoewel Vellinga erkent dat er een aanmerkelijke kans is dat een geladen pistool tijdens een worsteling afgaat – met alle mogelijke gevolgen van dien – is het voor hem niet vanzelfsprekend dat dit gevaar alleen het slachtoffer betreft. Immers, ook de verdachte zelf of omstanders hadden geraakt kunnen worden. De Hoge Raad gaat hier niet verder op in en constateert slechts dat het oordeel van het hof niet onbegrijpelijk is.

<sup>113</sup> Uiteraard zijn dit generalisaties. Er zijn ook commune zaken waar slachtoffer en dader elkaar niet kenden en waar het slachtoffer zich simpelweg ‘op de verkeerde plaats op het verkeerde moment’ bevond (bijvoorbeeld gevallen van diefstal met geweld of ‘zinloos geweld’).

<sup>114</sup> Dit soort vormen van *collateral damage* treffen we bijvoorbeeld in ECLI:NL:HR:2002:AE6118, ECLI:NL:GHSGR:2003:AO5179, ECLI:NL:RBBRE:2004:AO2788, ECLI:NL:GHSGR:2009:BJ3062.

<sup>115</sup> Of er worden ten minste enkele gedachten gewijd aan de keuze van het rechtscollege voor voorwaardelijk opzet in plaats van zuivere opzet. Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RBLIM:2014:8406, ECLI:NL:GHSHE:2007:BB6403, ECLI:NL:RBLIM:2015:1503, ECLI:NL:RBNHO:2014:11790. Een andere aanwijzing hiervoor is te vinden in de gebezigde terminologie. In commune zaken geeft het rechtscollege nogal eens aan dat er *ten minste* of *minstgenomen* sprake is van voorwaardelijk opzet op een bepaald gevolg (bijvoorbeeld ECLI:NL:GHSHE:2007:BA6156, ECLI:NL:GHARN:2005:AT8835, ECLI:NL:RBZUT:2012:BX1689; ECLI:NL:GSHE:2004:AO3208; ECLI:NL:HR:2014:2286).

<sup>116</sup> Toch wordt ook bij verkeerszaken soms zuivere opzet aangenomen (ECLI:NL:RBNHO:2013:12502), net zoals er bij commune strafzaken wel eens getwijfeld wordt tussen voorwaardelijk opzet en schuld (bijvoorbeeld ECLI:NL:GHSHE:2012:BY5038).

<sup>117</sup> ECLI:NL:HR:2003:AE9049, overweging 3.6.

Met andere woorden, zowel bij verkeerszaken als bij commune zaken bieden de verklaringen van verdachte vaak te weinig houvast voor het vaststellen van zijn bedoelingen ten tijde van het delict. Toch kan opzet aan verdachte worden toegeschreven aan de hand van zijn feitelijke gedrag of de omstandigheden waaronder een en ander heeft plaatsgevonden. Deze objectieve factoren kunnen op twee manieren van belang zijn: 1) ter vaststelling of een gedraging *de aanmerkelijke kans* op een bepaald gevolg meebrengt en 2) ter vaststelling of de verdachte deze aanmerkelijke kans ook *bewust heeft aanvaard*.<sup>118</sup>

Ad 1) Voor de bepaling van de *grootte* van de aanmerkelijke kans zijn bij geweldszaken bijvoorbeeld de volgende feiten van belang: of de verdachte gebruik heeft gemaakt van een wapen, wat voor wapen hij heeft gebruikt, wat de afstand was tussen het wapen en het slachtoffer,<sup>119</sup> of de verdachte een geoefend schutter was<sup>120</sup> en of het wapen was gericht op of gebruikt tegen vitale lichaamsdelen?

Ad 2) Voor het vaststellen van de *aanvaarding* van de kans spelen andere objectieve factoren een rol. Hier zijn vragen van belang als: Heeft de verdachte zelf de confrontatie opgezocht? Blijkt uit zijn verklaringen dat hij zich bewust was van de risico's? en; Zijn er omstandigheden waaruit blijkt dat hij het incident heeft willen afwenden?

Wanneer een bepaalde gedraging niet anders kan worden geïnterpreteerd dan dat verdachte de aanmerkelijke kans op een gevolg aanvaardde, dan kan toch wegens een doleus delict worden veroordeeld. Vaak wordt er in dat geval verwezen naar 'algemene ervaringsregels' of 'feiten van algemene bekendheid' dat een bepaalde gedraging ernstige gevolgen kan hebben. Zelfs zonder belastende verklaring van verdachte is bijvoorbeeld algemeen bekend dat het herhaaldelijk hard schoppen tegen iemands hoofd weleens fataal kan aflopen.<sup>121</sup> Hetzelfde geldt voor iemand van een 9-meter-hoog balkon naar beneden duwen<sup>122</sup> of iemand drie tot vier minuten de keel dichtdrukken.<sup>123</sup>

Wanneer verdachte dan toch dit gewelddadige gedrag vertoont, dan ligt het voorwaardelijk opzet als het ware in dit gedrag besloten. Hierbij valt op dat in geweldszaken, doorgaans minder expliciet aandacht wordt besteed aan de vraag of verdachte de kans bewust heeft aanvaard. Zodra van een gedraging de aanmerkelijke kans op een gevolg is geconstateerd, wordt vrijwel automatisch aangenomen dat verdachte deze kans dan ook heeft aanvaard wanneer hij dit gedrag vertoont.<sup>124</sup> Bij verkeerszaken worden deze twee elementen duidelijker onderscheiden en vaker apart behandeld.

#### 4.4.4. Minder 'contra-indicaties'

Naast de feitelijke gedragingen die wijzen op de aanvaarding van de aanmerkelijke kans op een gevolg, kunnen er ook gedragingen zijn die juist wijzen op het *niet-willen* van deze kans. Dit zijn zogenaamde *contra-indicaties*. In verkeerssituaties zijn bijvoorbeeld het intrappen van het rempedaal of het verrichten van uitwijkmanoeuvres aanwijzingen dat de verdachte het ongeval wilde voorkomen en daarmee de kans op bepaalde gevolgen *juist niet aanvaardde*.<sup>125</sup>

Waar je nu bij verkeerszaken deze contra-indicaties regelmatig tegenkomt, daar zijn ze bij commune zaken zeldzamer. Een voorbeeld is een zaak uit 2003 waarin twee halfbroers na het uitgaan in een vechtpartij met het slachtoffer verwickeld raken.<sup>126</sup> Het onder invloed van alcohol verkerende slachtoffer delft daarbij het onderspit en wordt meerdere malen tegen het lichaam, hoofd en benen geschopt en geslagen. Hierna ontkleden de broers het slachtoffer en laten hem in de sneeuw achter. Niet veel later overlijdt het slachtoffer aan zijn verwondingen. De reden dat hof Arnhem niet tot veroordeling wegens (voorwaardelijk opzettelijke) doodslag komt, heeft te maken met het feit dat de jongens gedurende de vechtpartij het slachtoffer hadden belet de kentekenplaat van hun auto te zien. Zij deden dit door tussen de auto en het slachtoffer te gaan staan en door zijn jas over zijn hoofd te trekken. Kennelijk rekenden de halfbroers er op dat het slachtoffer de vechtpartij zou overleven en wilden ze niet dat hij het kentekennummer zou onthouden, teneinde identificatie en latere strafvervolgung te voorkomen.

Een ander voorbeeld speelde voor de rechtbank Maastricht.<sup>127</sup> Tijdens het inbreken in een woning wordt verdachte op heterdaad betrapt door de bewoner van het pand. Vervolgens slaat de verdachte meerdere malen met een koevoet op het hoofd van de bewoner, resulterend in strafvervolgung wegens (primair) poging doodslag. Volgens de officier van justitie is het hoofd een kwetsbaar deel van het lichaam en leren algemene ervaringsregels dat het slaan met een koevoet tegen het hoofd dodelijke gevolgen kan hebben. De rechtbank spreekt desondanks van het primair ten laste gelegde vrij, omdat onvoldoende vaststaat dat verdachte bewust op het hoofd van het slachtoffer wilde slaan. Ze voert hierbij aan dat de handelingen 's nachts plaatsvonden, in het donker, en dat de context van de handelingen er eerder op wijzen dat verdachte gewelddadig handelde om te kunnen ontsnappen. Volgens de rechtbank was het opzet van de verdachte niet gericht was op de dood van het slachtoffer. De specifieke omstandigheden waaronder de mishandeling had plaatsgevonden waren in dit geval de contra-indicaties.

In vergelijking met verkeerszaken zijn verhoudingsgewijs minder voorbeelden te vinden van bedoelde contra-indicaties voor de aanvaarding in commune zaken. Wellicht speelt hier toch de (instinctieve) neiging tot zelfbehoud een rol. In verkeerszaken staat het leven van de verdachte immers vaak ook op het spel, waardoor afwijkmanoeuvres en rempogingen aan de orde van de dag zijn, terwijl dat bij commune zaken meestal niet het geval is.

<sup>118</sup> F. de Jong, R. van Roomen & E. Sikkema, 'Objectiverende tendensen binnen het voorwaardelijk opzet', DD (76) 2007, p. 929-958.

<sup>119</sup> ECLI:NL:HR:2006:AV4871, ECLI:NL:RBALK:2006:AY8463, ECLI:NL:RBROEF:2008:BG1103.

<sup>120</sup> Voor de aanvaarding van de aanmerkelijke kans maakt het uit of het een geoefende schutter betreft. Zij zouden bijvoorbeeld beter moeten weten dat kogels wel eens kunnen afketsen (ECLI:NL:HR:2004:AP4455, ECLI:NL:HR:2008:BF0271). Aan de andere kant is de kans op letsel of de dood juist weer groter bij ongeefende schutters (ECLI:NL:RBROEF:2008:BG1103; ECLI:NL:GHSGR:2009:BJ3062).

<sup>121</sup> Bijvoorbeeld ECLI:NL:RBDDOR:2007:BB6767, ECLI:NL:RBDOR:2008:BD0512.

<sup>122</sup> ECLI:NL:RBZLY:2007:BB5475.

<sup>123</sup> ECLI:NL:RBAMS:2007:BC0725.

<sup>124</sup> Zie ook De Hullu (2015) en De Jong, Roomen & Sikkema (2007).

<sup>125</sup> Bijvoorbeeld ECLI:NL:RBMAA:2006:AZ4857. Zelfs wanneer deze handelingen te laat komen – het ongeval was onafwendbaar – dan toch tasten ze soms het voorwaardelijk opzet aan (zie ECLI:NL:GHSGR:2011:BU4602 en ECLI:NL:GHAMS:2016:579).

<sup>126</sup> ECLI:NL:GHARN:2003:Al1815.

<sup>127</sup> ECLI:NL:RBMAA:2008:BD3932. Ook ECLI:NL:HR:2012:BX4265 (waarin verdachte veiligheidsmaatregelen had getroffen en er daarom niet zonder meer van opzettelijke brandstichting kon worden gesproken).

## 4.5. Conclusie

In beginsel wordt in verkeers- en commune strafzaken dezelfde maatstaf voor de interpretatie van voorwaardelijk opzet gehanteerd. Rechters gebruiken allemaal dezelfde definitie ('bewust aanvaarden van de aanmerkelijke kans') en ze verwijzen zonder uitzondering naar de klassieke overweging 3.6 uit het eerste HIV arrest. Dit betekent dat zowel in commune als in verkeerszaken de aanvaarding van de aanmerkelijke kans op een gevolg kan worden geobjectiveerd aan de hand van de feitelijke omstandigheden van het geval en dat de grootte van de kans vaak wordt vastgesteld op basis van algemene ervaringsregels. Uit de jurisprudentie blijkt dat hier in beide type zaken volop gebruik van wordt gemaakt.

Sinds het omstreden Porsche arrest uit 1996 is voor verkeerszaken de weg van het voorwaardelijk opzet echter een heel stuk moeilijker begaanbaar geworden.<sup>128</sup> In de rechtspraak wordt het Porsche verweer regelmatig aangehaald en gehonoreerd. Enkel in de omstandigheden genoemd paragraaf 3.3 – waarbij er sprake is van het gebruik van de auto als wapen, de onverschilligheid ten opzichte van het eigen levensgevaar, het koste wat kost vluchten voor de politie, het inrijden op een persoon of een sterke versus een zwakke verkeersdeelnemer – maakt een tenlastelegging gebaseerd op voorwaardelijk opzet nog kans. Mogelijk is met het Filefuik arrest een nog restrictiever koers ingezet.<sup>129</sup>

De interpretatie en toepassing van voorwaardelijk opzet in commune zaken verschilt in de eerste plaats van die in verkeerszaken, omdat het Porsche-criterium geen rol van betekenis heeft. In de paar zaken waarin een op Porsche-geïnspireerd verweer werd gevoerd, had dit geen effect. Een verschil is ook te zien in de behandeling van de aanmerkelijke kans en de aanvaarding hiervan. Bij commune geweldszaken valt de constatering dat er een aanmerkelijke kans was op een gevolg vaak samen met de constatering dat de verdachte deze kans ook heeft aanvaard.<sup>130</sup> Er worden althans minder woorden aan vuilgemaakt dan bij verkeerszaken. Waarschijnlijk heeft dit te maken met de (gericht) agressieve aard van de gedragingen bij commune delicten en het feit dat er sprake is van evident gewelddadige handelingen. De agressieve gedragingen kunnen *naar hun uiterlijke verschijningsvorm worden aangemerkt als zo zeer gericht op een bepaald gevolg*, dat het niet anders kan dan dat de verdachte de aanmerkelijke kans op het gevolg heeft aanvaard. Met die agressieve aard van de gedragingen hangt wellicht ook samen dat er bij commune zaken minder vaak sprake van contra-indicaties – waaruit het niet-aanvaarden van het gevolg blijkt – lijkt te zijn.

Dit alles heeft tot gevolg dat voorwaardelijk opzet bij commune zaken doorgaans sneller wordt aangenomen dan bij verkeerszaken.

Het feit dat er bij commune delicten wel voor de doleuze variant kan worden veroordeeld, terwijl dat bij verkeerszaken lastiger is vanwege de Porsche-drempel, heeft zijn weerslag op de strafmaat en verklaart mogelijke verschillen te dien aanzien tussen verkeerszaken en commune zaken.<sup>131</sup>

<sup>128</sup> Ook De Jong, Van Roomen & Sikkema (2007) komen tot de conclusie dat rechters sinds het Porsche arrest een strenge toets hanteren als het gaat om verkeersdelicten.

<sup>129</sup> Ook A-G Knigge constateert in ECLI:NL:PHR:2014:2548 bij de bespreking van een ernstig verkeersdelict dat 'naar de huidige stand van de jurisprudentie [...] dat gedrag niet eens als roekeloos [zou] worden bestempeld. Dit wijst op de afnemende betekenis van voorwaardelijk opzet in verkeerszaken ('Gevaarlijk verkeersgedrag levert alleen in zeer uitzonderlijke gevallen roekeloosheid op. Hetzelfde geldt dan in nog sterkere mate ten aanzien van voorwaardelijk opzet.')

<sup>130</sup> Zie ook De Hullu (2015), p. 248.

<sup>131</sup> Of er daadwerkelijk significante verschillen zijn in de straffen in commune en verkeerszaken kunnen we op basis van dit onderzoek niet zeggen.

Toch zijn er aanwijzingen dat de Hoge Raad over de gehele linie een restrictiever interpretatie van voorwaardelijk opzet voorschrijft en dat deze verschuiving ook zijn weg heeft gevonden naar de commune delicten. De HIV-arresten hebben bijvoorbeeld meer nadruk op de bepaling van de aanmerkelijke kans gelegd, waarbij de Hoge Raad strenge criteria hanteert. En ook bij schietincidenten is een vergelijkbare tendens waarneembaar.

In de literatuur is deze ontwikkeling eveneens geconstateerd. De Hullu signaleert bijvoorbeeld dat de Hoge Raad bij grensgevallen een restrictieve interpretatie van voorwaardelijk opzet lijkt voor te staan.<sup>132</sup> Vooral wanneer er weinig specifieke omstandigheden zijn vastgesteld, er duidelijk verweer wordt gevoerd en nadere bewijsoverweging ontbreekt, wordt volgens hem voorwaardelijk opzet tegenwoordig minder snel aangenomen.<sup>133</sup> Voor wat betreft verkeerszaken vindt De Hullu dit overigens geen verkeerde ontwikkeling. Dankzij de hogere strafmaxima bij artikel 6 WvW en de introductie van roekeloosheid is dit volgens hem 'maatschappelijk acceptabel'.<sup>134</sup> Of roekeloosheid daadwerkelijk soelaas biedt, komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

<sup>132</sup> De Hullu (2015), p. 242. Enige uitzondering hierop zijn bepaalde Opiumwet-zaken, waar volgens hem juist sprake is van een ruime toepassing.

<sup>133</sup> De Hullu (2015), p. 246-247. Ook Groenhuijsen komt tot de conclusie dat de Hoge Raad het leerstuk restrictief toepast, met name bij schietincidenten en verkeersdelicten.

<sup>134</sup> De Hullu (2015), p. 249.



# Hoofdstuk 5

## Roekeloosheid

### 5.1. Inleiding

In dit hoofdstuk concentreren we ons op het begrip ‘roekeloosheid’. Deze hoogste schuldgradatie werd in 2006 geïntroduceerd met de bedoeling de strafrechter meer armslag te geven.<sup>135</sup> Na het Porsche arrest was het immers lastig geworden om een bestuurder (voorwaardelijk) opzettelijk handelen te verwijten, maar de lage strafmaxima op dood door ‘gewone’ schuld voldeden ook niet. De oplossing werd gezocht in de invoering van roekeloosheid als strafverzwarringsgrond. Het doel van dit hoofdstuk is te onderzoeken hoe de rechtspraak het begrip heeft opgepakt en verder heeft ontwikkeld.

Dit hoofdstuk is in veel opzichten een evenbeeld van het voorgaande hoofdstuk. Wederom wordt het commune strafrecht afgezet tegen het verkeersstrafrecht, om te zien of in beide rechtsgebieden dezelfde maatstaf wordt gebruikt. De volgende deelvraag wordt beantwoord:

***Hoe wordt door de rechter invulling gegeven aan het begrip roekeloosheid bij ernstige verkeersdelicten en hoe verhoudt deze interpretatie zich tot de interpretatie van hetzelfde begrip in het commune strafrecht?***

Ook wordt gekeken of de interpretatie van roekeloosheid in de loop der jaren is veranderd. Of zich verschuivingen hebben voorgedaan in de toepassing van de drie centrale rechtsbegrippen onderling – bijvoorbeeld of een strikter interpretatie van voorwaardelijk opzet heeft geresulteerd in meer veroordelingen wegens roekeloosheid – wordt eveneens besproken. Dit hoofdstuk dient dan ook in samenhang te worden gezien met het voorgaande hoofdstuk (‘voorwaardelijk opzet’) en het volgende hoofdstuk (‘aanmerkelijke schuld’).

Hoewel de juridische analyse centraal staat, heeft dit hoofdstuk ook een bescheiden empirische component. Een drietal arresten van de Hoge Raad heeft eind 2013 namelijk een kentering teweeg gebracht in de interpretatie van roekeloosheid. Naar men aanneemt dient het begrip sindsdien restrictiever te worden geïnterpreteerd en zijn rechters bijgevolg veel terughoudender geworden in de bewezenverklaring van roekeloosheid. Welke impact de bewuste arresten daadwerkelijk hebben gehad op de tenlastelegging van het OM en het vonnis van de rechter is echter nooit empirisch onderzocht. Omdat de jurisprudentie rondom roekeloosheid de directe aanleiding vormde tot de onderhavige studie, is ook een empirische deelvraag aan het begrip gewijd:

<sup>135</sup> Kamerstukken II 2001/02, 28484, nr. 3, p. 10.

**Welk effect hebben de arresten van de Hoge Raad van oktober 2013 gehad op de (praktijk van) tenlastelegging van het OM en het vonnis van de rechter ten aanzien van roekeloosheid?**

Dit brengt ons bij de volgende hoofdstukindeling: In de volgende paragraaf (§5.2) worden kort de gehanteerde selectie- en inhoudelijke analysemethode van de bestudeerde zaken uiteengezet, gevolgd door een bespreking van roekeloosheid in verkeerszaken (§5.3) en de empirische studie waarin we hebben onderzocht welk effect de arresten uit 2013 hebben gehad op de tenlastelegging en bewezenverklaring van roekeloosheid in verkeerszaken (§5.4). In paragraaf vijf (§5.5) worden de resultaten van de juridische analyse van roekeloosheid in commune strafzaken besproken. Tot slot volgen enkele conclusies (§5.6).

## 5.2. Methodologie

Voor de selectie van relevante zaken hebben we wederom gezocht op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl). De strategie die we hebben gebruikt om de belangrijkste interpretaties van roekeloosheid te selecteren komt overeen met de strategie ten aanzien van de voorwaardelijk opzet-zaken (zie paragraaf 4.2.1 voor een uitgebreide beschrijving). De selectie omvat wederom alle relevante arresten van de Hoge Raad, terwijl de lagere jurisprudentie enkel tot het punt van verzadiging is bestudeerd. De inhoudelijke analysemethode is – net als in het voorgaande hoofdstuk – gebaseerd op de methode van gevalsvergelijking zoals beschreven door Rozemond (zie paragraaf 4.2.2). Voor de beperkingen van de selectie- en interpretatiemethode, zie paragraaf (4.2.3).

## 5.3. Roekeloosheid in het verkeer

### 5.3.1. Wetsgeschiedenis

Op 1 februari 2006 werd met de inwerkingtreding van de ‘Wet herijking strafmaxima’ roekeloosheid als zwaarste vorm van schuld (bovengrens) geïntroduceerd voor de artikelen 307 en 308 Sr, en artikel 6 jo. 175 WvW.<sup>136</sup> De wet zelf biedt geen definitie van het rechtsbegrip, maar de totstandkomingsgeschiedenis geeft wel enig inzicht in de bedoeling van de wetgever. In de Memorie van Toelichting wordt roekeloosheid omschreven als ‘zeer onvoorzichtig gedrag waarbij welbewust en met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico’s worden genomen’.<sup>137</sup> Er wordt voorts opgemerkt:

*Zoals gezegd wordt met de invoering van een afzonderlijk strafmaximum voor roekeloosheid beoogd een adequate bestraffing mogelijk te maken in alle gevallen waarin sprake is van zeer onvoorzichtig gedrag waarbij welbewust en met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico’s zijn genomen. Roekeloosheid vereist daarmee niet slechts een aanmerkelijke onvoorzichtigheid, maar een zeer ernstig gebruik aan zorgvuldigheid. Het gaat, anders gezegd, binnen de grenzen van het culpose delict, om het zwaarste verwijt dat iemand kan worden gemaakt. Hiermee wordt aangesloten bij de betekenis die aan het begrip roekeloosheid in rechtspraak en dogmatiek wordt toegekend.*

<sup>136</sup> Wet van 22 december 2005, Stb. 2006, 11.

<sup>137</sup> Kamerstukken II 2001/02, 28484, nr. 3, p. 12.

*Bij de beoordeling of sprake is van roekeloosheid dienen alle omstandigheden in aanmerking te worden genomen. Dit brengt mee dat het culpose delict niet als een geïsoleerde handeling wordt beschouwd, maar dat ook daaraan voorafgaande handelingen, zoals alcoholgebruik, worden betrokken bij de beoordeling.*

*Roekeloosheid vereist, zoals gezegd, dat een of meer gedragingen van de dader worden aangewezen die erop duiden dat door hem welbewust onaanvaardbare risico’s zijn genomen.*

*Zijn inderdaad welbewust onaanvaardbare risico’s genomen, dan behoeft een enkel onbewust moment in het geheel van de gedragingen van de dader niet in de weg te staan aan het oordeel dat sprake is van roekeloosheid. Wie bijvoorbeeld welbewust ervoor kiest tijdens het rijden tevens een kaart te lezen en daardoor een voorrangsweg geheel over het hoofd ziet waardoor een ernstig ongeval plaatsvindt, zal onder omstandigheden roekeloosheid kunnen worden verweten. In het algemeen zal bij roekeloosheid sprake moeten zijn van bewustheid van het risico van ernstige gevolgen, waarbij op zeer lichtzinnige wijze ervan wordt uitgegaan dat deze risico’s zich niet zullen realiseren.*

*Evenmin als het begrip schuld, duidt het begrip roekeloosheid op een bepaalde, specifiek omschreven gedraging, maar geeft het een normatieve kwalificatie die onder verschillende omstandigheden op verschillende soorten gedragingen toepasselijk kan zijn. Het gegeven dat het begrip “roekeloosheid” in de Nederlandse strafrechtspraktijk, zowel bij het opstellen van de tenlastelegging als bij het bewijs, een begrip is waar sinds jaar en dag veel mee wordt gewerkt, verzekert dat het hier gaat om een werkbaar begrip.<sup>138</sup>*

Om een en ander te verduidelijken geeft de wetgever vervolgens enkele voorbeelden van roekeloos rijgedrag:

*Ook bij andere roekeloze verkeersgedragingen dan die waarbij in ernstige mate te hard of onder invloed is gereden, [kan] een passend strafrechtelijk verwijt worden gemaakt. Zo kan onder omstandigheden bijvoorbeeld ook het niet-verlenen van voorrang, spookrijden of rijden in een zeer ondeugdelijk voertuig leiden tot het oordeel dat sprake is van roekeloosheid’.<sup>139</sup>*

Wanneer sprake is van een feitencomplex vergelijkbaar met dat in het Porsche arrest, dan is een flinke strafverhoging op basis van roekeloosheid eveneens op zijn plaats.<sup>140</sup> Over de vraag in hoeverre rijden onder invloed of veel te hard rijden meewegen in het oordeel of sprake is van roekeloosheid, merkt de wetgever het volgende op:

*Zowel in het geldende recht als in het systeem van het wetsvoorstel zijn rijden onder invloed en – kort gezegd – veel te hard rijden in de eerste plaats omstandigheden die, indien tenlastegelegd en bewezen, door de rechter mogen worden betrokken bij de beoordeling van de mate van schuld aan het verkeersongeval in het concrete geval. Bij deze beoordeling legt de vaststelling dat onder invloed of veel te hard is gereden blijkens de rechtspraak veel gewicht in de schaal; onder deze omstandigheden is al snel sprake van roekeloosheid.<sup>141</sup>*

<sup>138</sup> Kamerstukken II 2001/02, 28484, nr. 3, p. 12.

<sup>139</sup> Kamerstukken II 2001/02, 28484, nr. 3, p. 10-11.

<sup>140</sup> Kamerstukken II 2001/02, 28484, nr. 3, p. 11.

<sup>141</sup> Kamerstukken II 2001/02, 28484, nr. 3, p. 13 en Kamerstukken II 2002/03, 28484, nr. 7, p. 20.

Buiten de bovengenoemde passages biedt de wetsgeschiedenis echter weinig houvast. Voor een nadere invulling van de manier waarop het rechtsbegrip dient te worden uitgelegd zijn we aangewez-  
zen op de jurisprudentie. De Huissense en de Azewijnse zaak kunnen op dit gebied worden beschouwd als richtinggevend (standaardarresten).

#### 5.3.1.1. Eerste standaardarrest: Huissense zaak

Hoewel er al eerder voor de Hoge Raad werd geklaagd over een veroordeling wegens roekeloos rijgedrag, kwam de cassatierechter pas in 2012 voor het eerst aan een inhoudelijke bespreking van het begrip toe.<sup>142</sup> In de zaak *ECLI:NL:HR:2012:BU2016* werd verdachte verweten dat hij in Huissen met grote overtreding van de maximale snelheid (tenminste 94 km/u sneller dan toegestaan) over een smalle, onverlichte en ongemarkeerde buitenweg had gereden, terwijl hij onder invloed van alcohol was. De verdachte reed vervolgens een bromfietser aan, die daarbij ernstig letsel opliep. Hier kwam nog bij dat verdachte, voordat hij was ingestapt, door zijn moeder was gewaarschuwd niet te gaan rijden, vanwege zijn opgefokte gemoedstoestand. Hij had eerder die dag namelijk een aanvaring gehad met zijn ex-vrouw. De verdachte had deze waarschuwing echter in de wind gesla-  
gen en was toch achter het stuur gekropen ‘om af te koelen’. Ten slotte bleek uit de bewijsmiddelen dat de verdachte bovendien al eens eerder veroordeeld wegens rijden onder invloed. Voor het Hof Arnhem was dit feitencomplex voldoende aanleiding om de verdachte voor roekeloosheid te veroordelen, maar de Hoge Raad oordeelde anders. De volgende rechtsoverwegingen zijn van belang en worden sindsdien standaard aangehaald in andere arresten.

*4.3.1. Ingevolge bestendige rechtspraak kan in cassatie slechts worden onderzocht of de schuld aan een verkeersongeval in de zin van art. 6 WVV 1994 uit de gebezigde bewijsmiddelen kan worden afgeleid. Daarbij komt het aan op het geheel van de gedragingen van de verdachte, de aard en de ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval. Voorts verdient opmerking dat niet reeds uit de ernst van de gevolgen van verkeersgedrag dat in strijd is met één of meer wettelijke gedragsre-  
gels in het verkeer, kan worden afgeleid dat sprake is van schuld in vorenbedoelde zin (vgl. HR 1 juni 2004, LJN A05822, NJ 2005/252).*

*4.3.2. Voor de schuldvorm “roekeloosheid” geldt op zichzelf hetzelfde, zij het dat daarbij moet worden betrokken dat deze roekeloosheid in de hiervoor weergegeven wetsgeschiedenis als “de zwaarste vorm van het culpose delict” wordt aangemerkt die tot onder meer een verdubbeling van het maximum van de op te leggen vrijheidsstraf heeft geleid. Mede met het oog op het strafverhogende effect van dit bestanddeel moeten daarom aan de vaststelling dat sprake is van roekeloosheid, dus de zwaarste vorm van schuld, bepaaldelijk eisen worden gesteld en dient de rechter in voorkomende gevallen daaraan in zijn motivering van de bewezenverklaring nadere aandacht te geven. Dat geldt ook in de*

*gevallen waarin de roekeloosheid in de kern bestaat uit de in art. 175, derde lid, WVV 1994 omschre-  
ven gedragingen, nu die gedragingen grond vormen voor een verdere verhoging van het ingevolge het  
tweede lid van dat artikel voor roekeloosheid geldende strafmaximum.*

De Hoge Raad benadrukt dus dat een veroordeling voor roekeloos rijgedrag ernstige implicaties met zich mee kan brengen voor verdachten. Hen wacht doorgaans een fors hogere straf dan wanneer ze enkel wegens ‘gewone’ culpa terecht staan. Om deze reden mag de rechter dus niet lichtvaardig voor roekeloosheid veroordelen en zal hij goed moeten beargumenteren waarom het gedrag als roekeloos kan worden bestempeld. Dit geldt met name wanneer de gedragingen vooral bestaan uit veel te hard rijden, rijden onder invloed, gevaarlijk inhalen, bumperkleven, of het niet verlenen van voorrang. Voor deze omstandigheden geldt namelijk al een aparte strafverzwaring op basis van artikel 175 lid 3 WVV. Om dubbeltelling te voorkomen, moet er méér aan de hand zijn dan deze zelfstandig tot verhoging leidende gedragingen.<sup>143</sup>

Voor de Hoge Raad waren de omstandigheden dat verdachte – ondanks de waarschuwingen van zijn moeder, ondanks het drankgebruik en ondanks zijn opgefokte toestand – ‘s nachts veel te hard was gaan rijden op een smalle onverlichte weg, maar met onbelemmerd uitzicht, zonder nadere motivering ontoereikend. Ook had het Hof moeten toelichten op welke wijze de recidive van verdachte aan de roekeloosheid had bijgedragen.<sup>144</sup>

#### 5.3.1.2. Tweede standaardarrest: Azewijnse zaak

Sinds bovengenoemde casus heeft de Hoge Raad veel roekeloosheidszaken gecasseerd, steeds onder verwijzing naar de ontoereikende motivering van het hof. Dit was bijvoorbeeld het geval in *ECLI:NL:HR:2012:BW4254*. In deze zaak had een taxichauffeur ‘s nachts met veel te hoge snelheid over een vochtige trambaan gereden, zonder daarvoor een ontheffing te hebben, terwijl hij bekend was met het gevaar van de langere remweg en de daar geldende maximumsnelheid. De taxichauf-  
feur had de voetganger – het latere slachtoffer – weliswaar gezien, maar had gedacht dat deze een andere kant op zou gaan. Toen de voetganger vervolgens ter hoogte van een voetgangersoversteek-  
plaats toch de trambaan overstak, kon de taxichauffeur niet meer op tijd remmen.<sup>145</sup>

Ook in *ECLI:NL:HR:2012:BY2823* volstond de motivering van het hof niet. In deze zaak had een verdachte de controle over zijn auto verloren en was ondersteboven in de berm terechtgekomen, waardoor een inzittende werd gedood. Voorafgaand aan het ongeval had de bestuurder veel te snel – mogelijk harder dan 188 km/u – en onder invloed van alcohol een bocht naar links genomen, terwijl zijn aandacht niet volledig bij het verkeer was. Hij werd tijdens het rijden namelijk afgeleid door een gesprek met zijn passagier, waarbij hij zich regelmatig tot deze laatste wendde.<sup>146</sup>

<sup>142</sup> Zie *ECLI:NL:HR:2011:BR3043*. In deze zaak was verzoekster door het Hof Den Haag veroordeeld tot vijf jaar gevangenisstraf wegens overtreding van artikel 6 (en artikel 8) WVV waarbij de schuld bestond uit roekeloosheid. In 2009 was zij namelijk, onder invloed van een aanzienlijke hoeveelheid alcohol, maar door verder onbekende oorzaak, gaan spookrijden op de A20. Zij bleef lange tijd met grote snelheid tegen het verkeer inrijden en week niet van haar rijstrook af, ook niet toen er een tegenligger aankwam. Dit rijgedrag mondde uiteindelijk uit in een frontale botsing waarbij een dodelijk slachtoffer viel. Het Hof wees het primair ten laste gelegde doodslag van de hand onder verwijzing naar het Porsche arrest, maar zag wel aanleiding de bestuurster te veroordelen wegens dood door schuld in de zin van roekeloosheid. Hoewel A-G Hofstee nog wel enige overwegingen wijdde aan roekeloosheid – en oordeelde dat het Hof tot de conclusie kon komen dat het rijgedrag “hoogst roekeloos” was – kwam de Hoge Raad niet aan een inhoudelijke bespreking van roekeloosheid toe, omdat de zaak al vanwege een ander middel werd gecasseerd.

<sup>143</sup> De Hullu, 2015, p. 275.

<sup>144</sup> Zie rechtsoverweging 4.4.

<sup>145</sup> A-G Vegter oordeelde anders (*ECLI:NL:PHR:2012:BW4254*).

<sup>146</sup> A-G Vellinga is het hiermee eens (*ECLI:NL:PHR:2012:BY2823*). Overigens zou Vellinga mogelijk anders hebben geoordeeld wanneer de verdachte er bewust voor had gekozen om ‘met vliegende vaart’ de bocht te nemen. In casu had verdachte de bocht echter niet tijdig opgemerkt.

Hoewel de arresten uit 2012 al duidelijk maakten dat de feitenrechter niet te gemakkelijk wegens roekeloosheid mocht oordelen,<sup>147</sup> werd de restrictieve koers eind 2013 definitief bestendigd met een drietal arresten waarin het hof werd teruggefloten. De belangrijkste hiervan is ‘Azewijnse zaak’, omdat de Hoge Raad daarin nadere toelichting gaf op het begrip roekeloosheid.<sup>148</sup>

In de Azewijnse zaak reed de verdachte op een 80 km-weg in de buurt van Azewijn toen een witte bedrijfsauto hem probeerde in te halen. Tijdens de inhaalmanoeuvre gaf de verdachte echter extra gas bij, zodat de achteropkomende bedrijfsauto er niet voorbij kon en niet naar de eigen rijstrook terug kon keren. Volgens de verklaring van zijn passagier had de verdachte eerder dit soort gedrag vertoond. Ondertussen kwamen er uit tegenovergestelde richting auto's aanrijden, iets wat de verdachte ook had opgemerkt. Vanwege de tegenliggers stuurde de bedrijfsauto op een gegeven moment sterk naar rechts, raakte daarbij de auto van verdachte, die vervolgens met een van de tegemoetkomende auto's in botsing kwam. Hierbij kwam een inzittende van de tegemoetkomende auto om het leven. De Hoge Raad vernietigde het oordeel van het hof dat sprake was van roekeloosheid en overwoog daarbij het volgende:

*4.4. Het voorgaande brengt mee dat de vraag of in een concreet geval sprake is van roekeloosheid in de zin van art. 175, tweede lid, WvW 1994 een beoordeling vergt van de specifieke omstandigheden van dat geval. De Hoge Raad kan bij het beoordelen van cassatieberoepen die zich richten tegen beslissingen in concrete gevallen, slechts tot op zekere hoogte duidelijkheid verschaffen omtrent de inhoud van het begrip roekeloosheid. Bij die toetsing in cassatie van beslissingen in concrete gevallen kan een rol spelen of de rechter zijn oordeel dat sprake is van roekeloosheid in de zin van art. 175, tweede lid, WvW 1994, heeft voorzien van een nadere motivering die recht doet aan het bijzondere karakter van roekeloosheid. Van roekeloosheid als zwaarste, aan opzet grenzende, schuldvorm zal immers slechts in uitzonderlijke gevallen sprake zijn. Daarbij verdient opmerking dat “roekeloosheid” in de zin van de wet een specifieke betekenis heeft die niet noodzakelijkerwijs samenvalt met wat in het normale spraakgebruik onder “roekeloos” – in de betekenis van “onberaden” – wordt verstaan.*

*4.5. Om tot het oordeel te kunnen komen dat in een concreet geval sprake is van roekeloosheid in de zin van art. 175, tweede lid, WvW 1994, zal de rechter zodanige feiten en omstandigheden moeten vaststellen dat daaruit is af te leiden dat door de buitengewoon onvoorzichtige gedraging van de verdachte een zeer ernstig gevaar in het leven is geroepen, alsmede dat de verdachte zich daarvan bewust was, althans had moeten zijn. Uit hetgeen hiervoor onder 4.3 is overwogen vloeit voort dat in dit verband doorgaans niet volstaat de enkele vaststelling dat de verdachte zich heeft schuldig gemaakt aan een of meer in art. 175, derde lid, WvW 1994 genoemde, zelfstandig tot verhoging van het wettelijk strafmaximum leidende gedragingen.*

Wederom wijst de Hoge Raad dus op het belang van een nadere motivering die recht doet aan het bijzondere karakter van roekeloosheid *als zwaarste, aan opzet grenzende, schuldvorm*, zeker wanneer het samenstel aan gedragingen in grote lijnen overeenkomt met de strafverhogende gedragingen genoemd in artikel 175 lid 3 WvW. Nieuw is echter dat volgens de Hoge Raad *slechts in uitzonderlijke gevallen* sprake zal zijn van roekeloosheid.

<sup>147</sup> Zie conclusie A-G Hartevelde bij ECLI:NL:HR:2013:962 (ECLI:NL:PHR:2013:654).

<sup>148</sup> ECLI:NL:HR:2013:960. A-G Knigge oordeelde overigens anders (ECLI:NL:PHR:2013:362).

Op basis van de jurisprudentie van de Hoge Raad worden drie cumulatieve materiële eisen en een formele eis gesteld aan roekeloosheid. Er moet sprake zijn van:

1. Een buitengewoon onvoorzichtige gedraging van de verdachte;
2. Waardoor een zeer ernstig gevaar in het leven is geroepen;
3. Waarvan de verdachte zich bewust was, althans had moeten zijn, dat dit gevaar zou ontstaan.
4. Het oordeel dat sprake is van roekeloosheid moet expliciet worden gemotiveerd (formele eis)

Ad 1) Hoewel de wetgever roekeloosheid nog typeerde als *zeer onvoorzichtig* gedrag, definieert de Hoge Raad het als *buitengewoon onvoorzichtig* gedrag, waarvan slechts in *uitzonderlijke gevallen* sprake kan zijn. De Hoge Raad legt de lat hiermee erg hoog.

Ad 2) Dit criterium levert in verkeerszaken doorgaans weinig problemen op. Er is al snel sprake van een levensgevaarlijke situatie.

Ad 3) Het derde criterium drukt uit dat volgens de Hoge Raad ook sprake kan zijn van onbewuste schuld. Dit terwijl de wetgever enkel bewuste schuld voor ogen leek te hebben.<sup>149</sup> In theorie verruimt de Hoge Raad hier de reikwijdte van roekeloosheid, maar in de praktijk zal er zelden sprake zijn van onbewuste schuld.

Ad 4) Vanwege het bijzondere karakter van roekeloosheid – ze grenst aan het voorwaardelijk opzet – en vanwege de grote gevolgen die een op roekeloosheid gebaseerde kwalificatie meebrengt voor het strafmaximum – een verdubbeling – moet de feitenrechter een op roekeloosheid gestoelde veroordeling goed toelichten. Er geldt een aangescherpte motiveringsplicht. Zeker wanneer het gevaarzettende gedrag in de basis bestaat uit de gedragingen genoemd in artikel 175 lid 3 WvW, neemt de Hoge Raad niet snel genoegen met een standaard motivering, maar moet er méér over worden gezegd. Het is bijvoorbeeld belangrijk om specifieke omstandigheden, zoals gedragingen voorafgaand aan het ongeval die getuigen van een lichtzinnige attitude ten aanzien van het gevaar, expliciet in de motivering te betrekken.<sup>150</sup>

### 5.3.2. Restrictieve interpretatie

Velen hebben de interpretatie van de Hoge Raad als restrictief getypeerd, soms zelfs als *te* restrictief.<sup>151</sup> De controverse rondom de roekeloosheid blijkt ook uit de vele arresten waarin de advocaat-generaal tegengesteld oordeelde. De arresten van oktober 2013 zetten in ieder geval de trend voor een hele reeks zaken waarin de Hoge Raad de uitspraken van het hof vernietigde. Enkele voorbeelden betreffen:

<sup>149</sup> Zie *Kamerstukken II* 2001/02, 28484, nr. 3, p. 12.

<sup>150</sup> Zie bijvoorbeeld T. Kooijmans, ‘De roekeloze automobilist’, *Ars Aequi* 2014, 118-124; A-G Vegter in ECLI:NL:PHR:2015:980. Vegter benadrukt dat er vanuit de rechtspraak behoefte bestaat om het begrip roekeloosheid minder restrictief te interpreteren dan de Hoge Raad momenteel doet.

<sup>151</sup> Zie M. Groenhuijsen, ‘Miscommunicatie tussen strafrechter en wetgever als bijzonder onderdeel van de dialoog in het strafrecht’, *Delikt en Delinkwent* (42), 2016, 481-492.

ECLI:NL:HR:2013:962. Een motorrijder, die over de andere weghelft en langs de verkeerde kant van een verhoogde middengeleider een aantal auto's links wil inhalen, komt in botsing met een auto die opeens linksaf slaat. Bijkomende factoren waren dat verdachte op het moment van de aanrijding 126 km/u reed, waar slechts 50 km/u was toegestaan, dat hij voor het eerst op een zware motor reed en niet had verwacht dat deze zo snel zou optrekken, dat hij de weg niet zo goed kende en dat hij niet in het bezit was van een geldig (motor)rijbewijs.<sup>152</sup>

ECLI:NL:HR:2014:351. Een onder invloed van ruim vier maal de toegestane hoeveelheid alcohol verkerende automobiliste rijdt slingerend over de weg, houdt onvoldoende rechts en komt op de weghelft voor het tegemoetkomende verkeer terecht. Hier ziet zij een tegemoetkomende motorrijder niet (tijdig) en botst tegen hem aan, met fatale gevolgen.<sup>153</sup> Het Hof nam in zijn motivering ook verdachtes rijgedrag voorafgaand aan het ongeval mee. Vlak voor het ongeval waren er namelijk al verschillende incidenten geweest, waaruit verdachte had kunnen afleiden dat zij niet meer tot rijden in staat was: ze reed driemaal over de stoep waardoor de rechterkant van de auto omhoog kwam, ze reed diverse keren met de linkerwielen over de middenstreep en moest één keer een abrupte stuurbeweging maken om te voorkomen dat ze op een middenberm terecht kwam.

ECLI:NL:HR:2014:3045. Een beginnend bestuurder, ter plaatste bekend, nadert met 90 km/u een oversteekplaats voor (brom)fietsers waar slechts 50 km/u is toegestaan. Hij verkeert onder de invloed van alcohol en negeert een rood stoplicht, terwijl zijn zicht wordt belemmerd door een stilstaande auto. Ter hoogte van de oversteekplaats komt hij in botsing met een van rechts komende bromfietser.<sup>154</sup>

ECLI:NL:HR:2015:1772. Een bestuurder rijdt met zeven keer de toegestane hoeveelheid alcohol op en met een snelheid van minstens 47 km/u te hard in een (zwaar) type auto waar hij geen enkele ervaring mee heeft, raakt in een slip en botst tegen een vangrail aan. Zijn medepassagier loopt daarbij ernstig hersenletsel op.<sup>155</sup>

<sup>152</sup> A-G Hartevelde is het daarmee oneens (ECLI:NL:PHR:2013:654). Eveneens gevaarlijk inhalen: ECLI:NL:HR:2014:773. In deze zaak reed een verdachte met 200 km/u een afrit op en haalde daar over de vluchtstrook een auto rechts in. Hierbij verloor hij de macht over het stuur en reed tegen een boom op, waarbij een inzittende gewond raakte. Verdachte was niet in het bezit van een rijbewijs en reed in een voor hem onbekende auto met zware motor.

<sup>153</sup> A-G Vegter concludeerde anders (ECLI:NL:PHR:2013:2478). Zie ook het (enigszins) vergelijkbare ECLI:NL:HR:2013:1552, waarin de Hoge Raad eveneens casseerde. In deze zaak rijdt een onder invloed van alcohol verkerende automobiliste enigszins slingerend op de A4. Op een bepaald moment komt ze op twee rijstroken tegelijkertijd terecht belandt ze op een voor tegenliggend verkeer bestemde rijstrook, waar zij enige tijd blijft rijden (spookrijden). Hier komt zij frontaal in botsing met een tegemoetkomende auto, waarvan de bestuurder als gevolg van het ongeval overlijdt. Het Hof nam in het bijzonder in aanmerking dat de verdachte door haar alcoholgebruik haar auto niet voortdurend onder controle had en niet in staat was de handelingen te verrichten die van haar als bestuurder werden vereist. De Hoge Raad volgt met zijn vernietiging A-G Hartevelde die tot eenzelfde conclusie kwam in het licht van 'de zware motiveringseisen' die door de Hoge Raad worden gesteld aan de bewezenverklaring van roekeloosheid (ECLI:NL:PHR:2013:1537). Eveneens op de verkeerde weghelft: ECLI:NL:HR:2014:470, waarin een verdachte als bestuurder van een personenauto slingerend en met wisselende snelheden op te korte afstand van andere voertuigen rijdt. Op een bepaald moment kan hij een op de weg liggende middengeleider niet meer ontwijken. Hij raakt hierdoor in een slip, komt op het verkeerde weggedeelte terecht en komt met een tegemoetkomende taxi in botsing. Verdachte was gedurende de rit onder invloed van alcohol en niet in het bezit van een rijbewijs. De Hoge Raad vernietigt de uitspraak van het hof, maar A-G Hofstee concludeert anders (ECLI:NL:PHR:2014:89).

<sup>154</sup> De Hoge Raad volgt A-G Aben die uit een gevalsvergelijking concludeert dat het rijgedrag in deze zaak niet zo buitengewoon is dat het als roekeloos kan worden geclassificeerd (ECLI:NL:PHR:2014:1880).

<sup>155</sup> A-G Vegter concludeert eveneens dat er geen sprake is van roekeloosheid (ECLI:NL:PHR:2015:980), maar benadrukt wel dat er behoefte bestaat om het begrip roekeloosheid minder restrictief te interpreteren dan de Hoge Raad momenteel doet (conclusie 9). (Enigszins) vergelijkbaar: ECLI:NL:HR:2013:964, waarin een beginnend automobilist met zeer hoge snelheid (minstens 42 km/u te snel) en zonder vaart te minderen een kruispunt oprijdt, terwijl hij zesmaal de toegestane hoeveelheid alcohol in zijn bloed had. Daar komt hij in botsing met een fietser met fatale gevolgen. A-G Vellinga concludeert anders (ECLI:NL:PHR:2013:502). Opvallend is dat Vellinga hierbij waarde hecht aan het feit dat verdachte na het ongeval is doorgereden, zonder zich om het slachtoffer te bekommeren. Voor hem vormt dit gedrag een bevestiging van de onverschilligheid van verdachte ten aanzien van de gevolgen van zijn rijgedrag. In paragraaf 4.3.3.6 bleek

### 5.3.3. Relevante factoren voor roekeloosheid in het verkeer

Blijkens bovenstaande jurisprudentie is de Hoge Raad zeer terughoudend in het accepteren van roekeloosheid. Dit blijkt ook uit het feit dat de *standaardarresten* waarin het leerstuk van nadere toelichting werd voorzien beide leidden tot vernietiging van de uitspraak van het hof. Het betekent dat in het geval van roekeloosheid er sprake is van een *negatief variatie*-arrest wanneer de Hoge Raad het oordeel van het hof *juist wel in stand* laat. Dit is tot nu toe slechts vier keer gebeurd. Hieronder worden deze vier arresten besproken, samen met zeven recente zaken (na oktober 2013) waarin de lagere rechters roekeloosheid eveneens bewezen verklaarden. Het doel is te achterhalen welke factoren kunnen bijdragen aan een veroordeling voor roekeloosheid.

#### 5.3.3.1. Kat-en-muis-spel

In ECLI:NL:HR:2013:959 liet de Hoge Raad voor het eerst een veroordeling voor roekeloos rijgedrag in stand. In deze zaak was verdachte als bestuurder van een personenauto bij een soort kat-en-muis spel betrokken geraakt. De verdachte had een voor hem rijdende Volkswagen Golf proberen in te halen, maar deze laatste was stug links blijven rijden. Nadat beide auto's voor een stoplicht hadden stilgestaan, trokken ze gelijktijdig op en ontstond een situatie waarbij de verdachte en de Golf elkaar afwisselend op de rechter en linker rijbaan inhaalden. Hierbij werd de maximum snelheid bewust overschreden. Toen ze met veel te hoge snelheid een – voor verdachte bekend – kruispunt naderden en verdachte de Golf via de linkerrijstrook voor rechtdoorgaand verkeer probeerde in te halen, waarbij hij een stoplicht negeerde, kwam hij met een van links komende personenauto in aanrijding. De twee inzittenden van de personenauto kwamen daarbij om het leven. Het Hof baseerde de veroordeling wegens roekeloosheid mede op het feit dat verdachte bij een kat-en-muis-spel betrokken was voorafgaand aan de aanrijding – hij had dit spel zelfs *geïnitieerd* – en de Hoge Raad ging hiermee akkoord.

#### 5.3.3.2. Snelheidswedstrijden

Een andere factor die de doorslag kan geven in de bewezenverklaring van roekeloosheid is deelname aan een snelheidswedstrijd. In ECLI:NL:HR:2013:1554 bleek uit de bewijsmiddelen dat de verdachte overdag en binnen de bebouwde kom een snelheidswedstrijd had gehouden samen met een andere automobilist. Bij het naderen van een bocht reed de verdachte minimaal 54 km/u te hard. De verdachte verloor de controle over het stuur en botste tegen een andere – niet bij de wedstrijd betrokken – auto, als gevolg waarvan één van de inzittenden van laatstgenoemde auto overleed, terwijl een andere inzittende ernstig gewond raakte. Hoewel de gevaarlijke handeling van verdachte uit niet meer bestond dan de zeer ernstige overschrijding van de maximumsnelheid, maakte het wedstrijdelement dat de het Hof hier toch roekeloosheid mocht aannemen. Het Hof had zijn oordeel bovendien uitgebreid gemotiveerd.

dat het doorrijden na een ongeval een medebepalende factor kan zijn voor het aannemen van voorwaardelijk opzet. In de onderhavige zaak werd er door de Hoge Raad echter geen aandacht aan besteed.

In ECLI:NL:HR:2014:3620 was er eveneens sprake van een wedstrijdachtige situatie.<sup>156</sup> Verdachte was namelijk als beginnend bestuurder binnen de bebouwde kom, te midden van andere weggebruikers, en over langere afstand betrokken in een ‘wedstrijdachtige achtervolging’ met een achteropkomende auto. Hij haalde daarbij snelheden die het maximum ruimschoots overschreden (met 30 km/u). Hij reed vervolgens met onverminderde snelheid een kruising op – een kruispunt dat hij niet goed kon overzien vanwege een stilstaande auto – passeerde daarbij een rood stoplicht en reed een door groen licht overstekende fietser aan. Deze laatste verloor als gevolg van het ongeluk het leven. Ook in dit geval hield de Hoge Raad de uitspraak van het Hof in stand.

In de lagere rechtspraak wordt deelname aan een snelheidswedstrijd eveneens aangegrepen om de bewezenverklaring van roekeloosheid te motiveren. Een opvallende uitspraak in deze categorie komt van de Rechtbank Haarlem.<sup>157</sup> In deze zaak had de verdachte gedurende de avond deelgenomen aan enkele straatraces. Op een bepaald moment veranderden de weersomstandigheden dusdanig – het werd mistig en het wegdek werd glad door de vochtigheid – dat enkele andere deelnemers afhaakten. De verdachte daarentegen bleef ondanks twee waarschuwingen van getuigen toch doorgaan met racen. Nadat de laatste race was geëindigd wilde de verdachte snel naar het publiek terug rijden om zijn overwinning kenbaar te maken. Hij reed hierbij minstens 62 km/u te hard, raakte het trottoir en reed vervolgens tegen een boom aan. Door deze botsing werd een losliggende ‘bassbox’ door de auto op de rijder geslingerd, waardoor deze overleed. Hoewel de race strikt gesproken dus al was geëindigd op het moment van het ongeval, getuigt zijn eerdere deelname hieraan van de ‘roekeloze attitude’ van verdachte.<sup>158</sup>

#### 5.3.3.3. Koste wat kost vluchten voor de politie

Een derde bepalende factor voor de bewezenverklaring van roekeloosheid is de omstandigheid dat de verdachte voorafgaand aan het ongeval op de vlucht is voor de politie. Hiervan was sprake in de Filefuik-zaak.<sup>159</sup> Deze zaak is reeds uitgebreid besproken in paragraaf 4.3.3.3., vandaar dat hier wordt volstaan met een korte samenvatting. In het kort komt het er op neer dat de verdachte tijdens een politieachtervolging gedurende lange tijd met hoge snelheden reed, terwijl hij daarbij het andere verkeer links en rechts inhaalde en enkele keren een politieauto ramde. Verdachte was bovendien onder invloed (cannabis), had geen geldig rijbewijs en miste het zicht in één oog. De dollemansrit eindigde fataal toen verdachte achterop een door de politie gecreëerde file botste. Het Hof Arnhem-Leeuwarden motiveerde zorgvuldig waarom er sprake was van roekeloosheid, waarbij het Hof ruimschoots aandacht besteedde aan de politieachtervolging.

Het koste wat kost willen vluchten voor de politie stond ook centraal in een zaak voor het Hof Amsterdam.<sup>160</sup> In deze zaak was verdachte – teneinde aan een alcoholcontrole te ontkomen – op de vlucht geslagen voor de politie. Andere relevante factoren waren het feit dat verdachte in het donker, op een nat wegdek en met veel te hoge snelheid reed, dat hij onder invloed van alcohol verkeerde, geen geldig rijbewijs had, dat hij bekend was met de verkeerssituatie ter plaatse en vele malen eerder was veroordeeld wegens rijden onder invloed (ten tijde van het ongeval zat verdachte nog in

<sup>156</sup> A-G Aben concludeerde dit ook en classificeert het rijgedrag van verdachte onder deze omstandigheden als ‘Russisch roulette’ (ECLI:NL:PHR:2014:2287).

<sup>157</sup> ECLI:NL:RBDHA:2014:12575.

<sup>158</sup> Deze roekeloze attitude bleek ook uit het feit dat verdachte twee waarschuwingen in de wind had geslagen en uit het feit dat hij ondanks slecht wegdek en dito weersomstandigheden vol gas bleef geven.

<sup>159</sup> ECLI:NL:HR:2015:1656.

<sup>160</sup> ECLI:NL:GHAMS:2015:4523. Een andere zaak waarin het negeren van een stopteken en/of vluchten voor de politie ook een grote rol speelde en aanleiding gaf voor een bewezenverklaring van roekeloosheid: ECLI:NL:RBLIM:2015:682.

een alcoholslotprogramma). Verder nam hij gedurende de rit grote risico's door een rood stoplicht te negeren en andere auto's in te halen. Dit alles rechtvaardigde volgens het Hof Amsterdam een veroordeling wegens roekeloosheid.

Wat opvalt, is dat vergelijkbare gedragingen nog niet zo lang geleden aanleiding zouden hebben kunnen geven tot een veroordeling voor voorwaardelijk opzet. In paragraaf 4.3.3.3 werd aangetoond dat het koste wat kost vluchten voor politie ook bij voorwaardelijk opzet een doorslaggevende factor kan zijn. In meer recente uitspraken worden zaken waarin een politieachtervolging centraal staat onder de noemer van roekeloosheid geschaard.

#### 5.3.3.4. Verkeersruzies

Bovenstaande factoren – kat-en-muis-spel, snelheidswedstrijd, politieachtervolging – zijn allemaal in cassatie aan de orde geweest. De factoren die nu volgen zijn enkel in de feitenrechtspraak behandeld en dienen dan ook met voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd.

Een factor die mogelijk medebepalend kan zijn voor de conclusie dat een bestuurder zich roekeloos heeft gedragen is het feit dat het gevaarzettende gedrag voortkomt uit een verkeersconflict. In ECLI:NL:RBLIM:2014:3927, bijvoorbeeld, had de verdachte dicht op een voorligger gereden (bumperkleven). Geagiteerd stak de bestuurster van de voorliggende auto, het latere slachtoffer, haar middelvinger op. De verdachte haalde vervolgens haar auto in en remde ineens af. Om een botsing te voorkomen was het slachtoffer eveneens genoodzaakt af te remmen, waarna beide auto's midden op de snelweg en in het donker stilstonden. De inzittenden van de auto van verdachte stapten vervolgens uit, renden naar de auto van het slachtoffer en begonnen op haar raam te slaan. Op dat moment botste er echter een achterligger op de auto van het slachtoffer. Het handelen van verdachte – bij nacht zonder noodzaak stilstaan op een onverlichte autosnelweg – werd door de rechtbank als buitengewoon onvoorzichtig gezien. Daar komt nog bij dat verdachte zich bewust was van de gevaren, aangezien hij ter terechtzitting had verklaard ‘dat geen normaal mens’ zomaar langzaam gaat rijden op de autosnelweg. Onder deze omstandigheden was er sprake van roekeloos gedrag.<sup>161</sup>

#### 5.3.3.5. Groot aantal gevaarzettende handelingen

In de lagere rechtspraak wordt soms ook waarde gehecht aan het *aantal* gevaarzettende handelingen dat verdachte heeft verricht voorafgaand aan het ongeval. In ECLI:NL:RBOVE:2014:6052, bijvoorbeeld, veroordeelde de rechtbank Overijssel een verdachte wegens roekeloosheid op basis van de volgende feiten: De verdachte was niet in het bezit van een rijbewijs, had veel te hard en onder invloed van alcohol gereden in een zeer drukke straat. Hij had daarbij diverse gevaarlijke inhaalmanoeuvres verricht, was de controle over de auto verloren en was tegen een auto gebotst. Eén van zijn medepassagiers overleed aan zijn verwondingen. De rechtbank verwijst in zijn motivering expliciet naar het aantal gevaarzettende handelingen:

*Gelet op al deze factoren tezamen is de rechtbank van oordeel dat verdachte zich op die dag en op dat tijdstip buitengewoon onvoorzichtig heeft gedragen in het verkeer, waarbij hij andere mensen, zowel in de*

<sup>161</sup> Een verkeersconflict – en het daaropvolgende kat-en-muis-spel – lag ook ten grondslag aan de veroordeling wegens roekeloosheid in ECLI:NL:RBROT:2009:BK8548.



door hem bestuurde auto, als daarbuiten, in levensgevaar heeft gebracht. Gelet op het grote aantal gevaarzettende handelingen en gedragingen, kan het niet anders dan dat verdachte zich bewust moet zijn geweest van het (levens)gevaar dat hij veroorzaakte door zijn handelen. Dat heeft hem er desondanks niet van weerhouden te handelen, zoals bewezenverklaard. Tegen die achtergrond kan en dient dit verkeersgedrag naar het oordeel van de rechtbank als “roekeloos” te worden bestempeld. [nadruk – SvdA]

Toch is het maar de vraag of deze uitspraak in hoger beroep (en cassatie) stand zou hebben gehouden. Het feitencomplex lijkt immers veel op dat van enkele zaken genoemd in paragraaf 3.2 waarin de Hoge Raad casceerde.<sup>162</sup> Net als in die zaken bestaat het roekeloze gedrag vooral uit de in artikel 175 lid 3 WvW omschreven gedragingen. Het zijn er – gelet op de cassatierechtspraak – bovendien nu ook weer niet zo buitensporig veel, dat dit de bewezenverklarde roekeloosheid kan rechtvaardigen.<sup>163</sup>

5.3.3.6. Bijkomende situationele omstandigheden en persoonlijke kenmerken verdachte

In veel roekeloosheidszaken wordt gerefereerd aan bijzondere situationele omstandigheden of persoonlijke kenmerken van de verdachte die maken dat deze zijn of haar rijstijl had moeten aanpassen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan slecht zicht vanwege duisternis of slechte weersomstandigheden, slecht of vochtig wegdek, bekendheid met de (verkeers)situatie, drukte op de weg en het feit dat verdachte weinig of juist veel ervaring had met het specifieke voertuig of met het besturen van voertuigen in het algemeen (beginnend bestuurder of een professional).<sup>164</sup> Tezamen met bepaalde gevaarzettende handelingen *kunnen* deze bijzondere omstandigheden en kenmerken bijdragen aan de conclusie dat verdachte inderdaad roekeloos heeft gereden, al ligt de nadruk meestal op de gevaarzettende handelingen zelf.

In ECLI:NL:RBOBR:2014:2881, echter, speelden juist dit soort bijkomende omstandigheden een doorslaggevende rol. In deze zaak had de verdachte gedurende lange tijd ‘griezelig hard’ gereden: 132 km/u waar slechts 50 km/u was toegestaan. Verdachte naderde met onverminderde vaart een oversteekplaats, waar juist een voetganger overstak. De voetganger werd geschept en overleed aan zijn verwondingen. Hoewel het gevaarzettende gedrag in de kern enkel bestond uit de zeer ernstige overschrijding van de maximale snelheid, vond de rechtbank in de omstandigheden – donker, slecht wegdek, dader was bekend met de situatie, nabijgelegen winkelcentrum waardoor veel kwetsbare verkeersdeelnemers zich op de weg zouden kunnen bevinden – aanleiding toch roekeloosheid bewezen te verklaren. Mede vanwege zijn herhaalde recidive op het gebied van verkeersdelicten werd hij veroordeeld tot een gevangenisstraf van 18 maanden, waarvan 6 voorwaardelijk.<sup>165</sup>

<sup>162</sup> Bijvoorbeeld ECLI:NL:HR:2014:470.

<sup>163</sup> Mogelijk zou de wetgever dit anders kunnen zien.

<sup>164</sup> Niet alleen beginnend bestuurders moeten extra voorzichtigheid betrachten. Enkele keren wordt juist verwezen naar de ruime ervaring van de betrokken (professionele) chauffeur en de zorgvuldigheid die van een dergelijke bestuurder kan worden verwacht (zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RBSHE:2009:BH2754).

<sup>165</sup> Overigens is het nog maar de vraag of de uitspraak in hoger beroep of cassatie zou zijn bekrachtigd. Daarvoor is het feitencomplex wellicht toch te mager.

5.4. Effect van de 2013 arresten (empirische studie)

Wanneer we naar zaken kijken die vóór de arresten uit 2013 zijn gewezen, dan valt op dat het destijds veel eenvoudiger was om iemand voor roekeloos rijgedrag te veroordelen. In de lagere rechtspraak zijn bewezenverklaringen voor roekeloosheid te vinden, die gezien de huidige stand van de rechtspraak hooguit ‘gewone’ culpa zouden opleveren. Hieronder volgen enkele voorbeelden van veroordelingen voor roekeloosheid die nu zeer waarschijnlijk tekort zouden schieten.

- Een verdachte die met te gladde banden en met ernstige overschrijding van de maximale snelheid gevaarlijke inhaalmanoeuvres uitvoert.<sup>166</sup>
- Een verdachte die ’s nachts, onder invloed van alcohol, met veel te hoge snelheid rijdt, niet goed oplet, een voor hem rijdende auto te laat opmerkt en achterop botst.<sup>167</sup>
- Een verdachte die, als beginnend bestuurder, onder invloed van alcohol, met veel te hoge snelheid, een andere auto probeert in te halen, terwijl dat daar niet is toegestaan, en vervolgens achterop de auto van het slachtoffer botst.<sup>168</sup>
- Een verdachte die onder invloed van veel alcohol en met veel te hoge snelheid een auto op de rechterrijstrook over het hoofd ziet en deze auto van achter aanrijdt.<sup>169</sup>
- Een verdachte die vlak voor een afrit onverhoeds naar rechts stuurt, daarbij een achteropkomende en voorrangsgerechtigde motorrijder tot remmen en uitwijken dwingt, waardoor deze laatste ten val komt.<sup>170</sup>
- Een verdachte die als beginnend bestuurder, onder invloed van alcohol, met veel te hoge snelheid op een voor hem onbekende weg rijdt. Ondanks waarschuwingen van zijn passagiers blijft hij hard rijden, waarna hij in een bocht de macht over het stuur verliest en tegen een boom rijdt.<sup>171</sup>

<sup>166</sup> ECLI:NL:RBMID:2012:BX9844.

<sup>167</sup> ECLI:NL:RBUTR:2012:BX2883.

<sup>168</sup> ECLI:NL:RBUTR:2012:BX1363.

<sup>169</sup> ECLI:NL:RBUTR:2012:BW7892.

<sup>170</sup> ECLI:NL:GHARN:2010:BM8222.

<sup>171</sup> ECLI:NL:RBGRO:2007:AZ8337. Andere voorbeelden: ECLI:NL:RBAMS:2011:BT2353 (Verdachte haalt vlak voor een kruispunt een op de baan voor rechtdoor gaand verkeer stilstaande auto rechts in, terwijl zijn uitzicht op het kruispunt belemmerd is. Verdachte is daarbij met zijn aandacht gericht op de inzettenden van de stilstaande auto. Eenmaal voorbij de auto kan hij een aanrijding met een fietser niet meer voorkomen); ECLI:NL:RBALK:2011:BR6175 (Verdachte rijdt, als beginnend bestuurder, met veel hogere snelheid dan toegestaan door rood licht, terwijl hij een oversteekplaats voor (brom)fietsters nadert. Verdachte kan hierdoor een botsing met een van rechts komende bromfietser niet meer voorkomen); ECLI:NL:GHARN:2011:BQ4031 (Verdachte verkeert onder invloed van veel alcohol en komt bij een kruispunt aan de verkeerde kant van een vluchtheuvel terecht, terwijl hij bekend is met de verkeerssituatie. Daar komt hij frontaal in botsing met een motor); ECLI:NL:GHSHE:2010:BM0455 (Verdachte rijdt gedurende langere tijd te hard, rijdt zonder noodzaak met de rechterwielen in de grindberm aan de rechterkant van de weg, stuurt ter correctie naar links, en komt deels op de rijstrook voor tegemoetkomend verkeer terecht, waar hij tegen een tegemoetkomende auto botst); ECLI:NL:GHSHE:2010:BL1325 (Verdachte nadert met veel te hoge snelheid een oversteekplaats, mindert onvoldoende vaart en komt eerst in botsing met een overstekende bromfietser en vervolgens met een boom); ECLI:NL:RBZLY:2009:BK8335 (Verdachte probeert in dichte mist een vrachtwagen in te halen, belandt daarbij op de rijstrook voor het tegemoetkomend verkeer en komt hier in botsing met een tegenligger); ECLI:NL:GHSHE:2009:BJ4909 (Verdachte verkeert onder invloed van alcohol en rijdt zonder geldig rijbewijs en met te hoge snelheid. Tijdens een inhaalmanoeuvre passeert hij een doorgetrokken streep en botst vervolgens op een tegemoetkomende motorrijder); ECLI:NL:RBROT:2009:BI1537 (Verdachte rijdt onder invloed van alcohol en met veel te hoge snelheid. Hij rijdt tweemaal over een doorgetrokken streep en haalt andere auto's met hoge snelheid in ('machogedrag'). Bij een T-splitsing verliest hij de macht over het stuur en botst frontaal tegen een betonnen muur); ECLI:NL:RBMID:2008:BF7317 (Verdachte probeert in het donker en in dichte mist zijn vrachtwagen te keren op de weg. Hij komt daarbij met zijn achterwielen vast te zitten in de zijberm en staat dwars op de weg stil. Verdachte doet al zijn lichten aan, maar onderneemt verder niets om andere verkeersdeelnemers te waarschuwen. Een tegemoetkomende auto rijdt vervolgens op de vrachtwagen in); ECLI:NL:RBSHE:2008:BC7182 (Verdachte rijdt op zijn motor en onder invloed van GHB gedurende langere tijd te hard en slingerend. Hij belandt op de rijbaan voor het tegemoetkomend verkeer komt daar in botsing met een auto); ECLI:NL:GHSHE:2007:AZ8378 (Verdachte rijdt in dezelfde richting als een rechts naast hem rijdende bromfietser, stuurt vervolgens naar de rechterrijstrook, maar kijkt daarbij niet naar rechts en rijdt de bromfietser aan. Verdachte was jaren eerder al te verstaan gegeven dat hij vanwege een oogaandoening niet meer in staat was een auto te besturen. Hij was bovendien bekend met de verkeerssituatie en wist dat hij op die plaats bromfietsters kon verwachten); ECLI:NL:RBROE:2006:AY9325 (Verdachte rijdt als beginnend bestuurder en onder invloed van cannabis op een onverlichte weg. Hij probeert een andere auto (van medeverdachte) in te halen en bereikt daarbij snelheden van ten minste tweemaal de toegestane snelheid. Wanneer hij merkt dat hij de andere auto niet voorbij komt, breekt hij zijn inhaalpoging niet af, maar blijft het gaspedaal maximaal indrukken. Door een foute stuurbeweging komt hij met zijn linkerzijde in de berm, stuurt terug de rijbaan op en komt daar in botsing met de auto van medeverdachte).

Uit de voorbeelden blijkt dat een correctie misschien ook wel nodig was. Sommige van de bovenbeschreven zaken zijn wel erg ‘mager’ om te spreken van roekeloosheid. Dergelijke zaken kom je anno 2016 niet meer tegen. Welk effect de arresten uit 2013 precies hebben gehad op het percentage op roekeloosheid gebaseerde tenlasteleggingen en bewezenverklaringen blijft echter onduidelijk.

Er is ook een tweede reden om een en ander empirisch te onderzoeken. In zijn annotatie ‘De roekeloze automobilist’ uit 2013 komt Kooijmans, evenals vele andere auteurs, tot de conclusie dat de Hoge Raad het begrip roekeloosheid restrictief uitlegt. Nu wordt veelal aangenomen dat in de gecasseerde zaken het bewezenverklarde feitencomplex eenvoudigweg te onbeduidend was om een veroordeling wegens roekeloosheid te rechtvaardigen. Voor roekeloosheid waren meer gevaarzettende handelingen of bijkomende omstandigheden nodig geweest. Kooijmans benadrukt echter ook een ander aspect. Misschien was er in die zaken *materieel gezien* wel voldoende voor een veroordeling wegens roekeloosheid, maar heeft de feitenrechter zijn oordeel eenvoudigweg *onvoldoende gemotiveerd*. In de woorden van Kooijmans:

*Misschien moet de conclusie wel luiden dat roekeloosheid als zodanig een (nog) onvoldoende omlijnd begrip is en dat mede daarom de Hoge Raad – in lijn met rechtspraak op andere deelterreinen van het straf(proces)recht – van de feitenrechter verlangd dat hij zo precies mogelijk aanduidt waarom de drie materiële eisen in hun onderlinge samenhang zijn vervuld. Als die conclusie juist is, zou de vraag niet moeten luiden ‘wat er volgens de Hoge Raad nog meer zou moeten zijn’ voordat sprake zou kunnen zijn van roekeloosheid, maar zou de vraag moeten zijn of de feitenrechter zo precies mogelijk inzichtelijk maakt – en dus motiveert – dat en waarom sprake is van roekeloosheid omdat eerst dan de Hoge Raad kan beoordelen dat die vaststelling van de feitenrechter (in cassatietechnische zin) correct is. Zolang de Hoge Raad niet aan een dergelijk oordeel kan toekomen omdat de motivering van de op roekeloosheid toegesneden bewezenverklaring tekortschiet, wordt een echte gevalsvergelijking (...) lastig te maken. Anders gezegd, dat de Hoge Raad in HR 15 oktober 2013, ECLI:N-L:HR:2013:960 en HR 15 oktober 2013, ECLI:NL:HR:2013:962 tot cassatie overging omdat het oordeel van de feitenrechter in die zaken dat sprake was van roekeloosheid ontoereikend was gemotiveerd, betekent niet dat er – materieel – in die zaken geen roekeloosheid kan zijn geweest.*

Indien deze benadering juist is, dan lag de vernietiging van het oordeel van het hof niet aan het onderliggende feiten van de zaken, maar aan de gebrekkige motivering. De arresten zijn in dat geval niet meer dan een vingerwijzing naar de lagere rechters om hun oordeel beter toe te lichten.

Het is interessant om te bekijken welk effect de arresten uit oktober 2013 hebben gehad op de vervolgingspraktijk van het OM en de jurisprudentie van de lagere rechters. Worden de arresten nu daadwerkelijk gezien als een beperkende uitleg van roekeloosheid (materiële uitleg), of worden ze vooral opgevat als een opdracht om het oordeel dat sprake is van roekeloosheid beter toe te lichten (formele uitleg). In geval van de materiële uitleg ligt het in de rede dat het OM significant *minder vaak* roekeloosheid ten laste legt en dat feitenrechters *minder vaak* voor roekeloosheid veroordelen dan vóór de desbetreffende arresten. In geval van de formele uitleg zou er *geen significant verschil* moeten zijn in het aantal zaken waarin roekeloosheid ten laste wordt gelegd of bewezen wordt verklaard. Immers in die uitleg had het vernietigende oordeel van de cassatierechter niets te maken met het specifieke feitencomplex van de onderliggende zaken, maar alles met de formele (vorm) vereisten die aan een toereikende motivering worden gesteld.

Om het effect van de jurisprudentie van de Hoge Raad op de lagere rechtspraak cijfermatig te onderzoeken hebben we een verkennende empirische studie verricht met behulp van zaken gepubliceerd op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl). Het doel was te onderzoeken of in 6 WVV-zaken verhoudingsgewijs nu minder vaak roekeloosheid ten laste wordt gelegd, dan wel voor roekeloosheid wordt veroordeeld dan vóór de arresten uit 2013.

Als zoekterm werd “6 WVV” gebruikt. Verder werd gefilterd op rechtsgebied (“strafrecht”), op instantie (“rechtbank” en “gerechtshoven”), en op datum uitspraak (“tussen 1 februari 2006 en 1 december 2015”). Dit leverde in totaal 763 verkeerszaken op. Van deze zaken zijn uiteindelijk 365 unieke zaken waarin artikel 6 WVV ten laste is gelegd meegenomen in de analyse.<sup>172</sup> Hierbij is ongeveer een gelijk aantal uitspraken geïnccludeerd van vóór en na de arresten van de Hoge Raad van 15 oktober 2013 (179 uitspraken daterend van vóór de arresten; 186 uitspraken van na die periode).

Uit onze analyses bleek dat in 246 van de 365 zaken verdachte werd veroordeeld voor schending van artikel 6 WVV (67,4%).<sup>173</sup> In deze 246 zaken had het OM 188 keer roekeloosheid ten laste gelegd (76%), maar in slechts 29 zaken werd de verdachte ook daadwerkelijk wegens roekeloos gedrag veroordeeld (12%).

Op basis van een chi-kwadraat analyse werd vervolgens gekeken of er een significant verschil was tussen de frequentie waarmee het OM roekeloosheid ten laste legde vóór en na de arresten uit 2013. Hieruit bleek dat het OM momenteel *net zo vaak roekeloosheid ten laste legt* als voor de omstreden arresten: In ongeveer drie op de vier bestudeerde ‘6 WVV-zaken’ stond roekeloosheid in de tenlastelegging (75% vóór en 78% na de arresten).<sup>174</sup>

Eenzelfde chi-kwadraat analyse wees uit dat er wel een verandering was opgetreden in de mate waarin rechters wegens roekeloosheid veroordeelden. Er wordt nu *significant minder vaak voor roekeloosheid veroordeeld*. Na de arresten uit 2013 kelderde het aantal veroordelingen voor roekeloosheid dramatisch (18% vóór en 6% na de arresten).<sup>175</sup>

Samenvattend, sinds 2013 is een veroordeling wegens roekeloosheid geen absolute onmogelijkheid, maar het komt wel een stuk minder vaak voor. Het OM vordert het nog relatief vaak – in ongeveer drie op de vier artikel-6 WVV zaken – en is daarin niet veranderd ten opzichte van de periode vóór de arresten, maar vooral rechters zijn veel terughoudender geworden. Hieruit blijkt dat de rechters de bewuste arresten niet (enkel) beschouwen als een opdracht tot beter motiveren, maar dat ze (tevens) veel strenger zijn gaan kijken naar de onderliggende feiten (materiële uitleg). Alleen in uitzonderlijke gevallen durven ze nog voor roekeloosheid te veroordelen.

<sup>172</sup> Dubbelingen vanwege hoger beroep zijn er uitgefilterd. Wanneer een zaak in twee instanties is beoordeeld, is enkel het oordeel in hoger beroep meegenomen.

<sup>173</sup> Er was overigens geen significant verschil in het percentage veroordelingen wegens artikel 6 WVV vóór en na 15 oktober 2013 ( $\chi^2$  (1, n=365) = 0.95, p = .33).

<sup>174</sup>  $\chi^2$  (1, n=246) = 0.21, p = .65). Uiteraard kan het OM zijn vordering ter zitting nog matigen en enkel voor het anker van de ‘gewone’ schuld gaan liggen. Hiervoor kon helaas niet worden gecontroleerd, omdat de vordering ter zitting niet in alle uitspraken wordt weergegeven.

<sup>175</sup>  $\chi^2$  (1, n=246) = 8.25, p = .004.

Nu heeft [rechtspraak.nl](https://rechtspraak.nl) heeft uiteraard belangrijke beperkingen.<sup>176</sup> Om een en ander echt zeker te weten moeten onze bevindingen worden geverifieerd aan de hand van officiële registratiebestanden van het OM en de rechtspraak. Toch geeft het bovenstaande een aardige indicatie van de huidige trend binnen de rechtspraak.

### 5.5. Roekeloosheid in het commune strafrecht

Roekeloosheid is een rechtsbegrip dat voornamelijk in het verkeersstrafrecht is ontwikkeld. Commune strafzaken waarin iemand wegens roekeloos gedrag werd veroordeeld zijn veel zeldzamer. Vanwege de afwijkende feitencomplexen biedt de jurisprudentie inzake verkeerszaken echter weinig houvast voor de praktische toepassing van roekeloosheid in het commune strafrecht. Een gevalsvergelijking levert weinig aanknopingspunten, wat betekent dat de rechtscollages in commune zaken zich nauwelijks kunnen beroepen op enige precedent. De wetsgeschiedenis biedt eveneens weinig informatie over hoe roekeloosheid buiten de verkeerscontext dient te worden geïnterpreteerd. De Memorie van Toelichting bij de Wet herijking strafmaxima noemt enkel wat voorbeelden:

*Voorgesteld wordt een afzonderlijk strafmaximum voor schuld die bestaat in roekeloosheid niet alleen in te voeren in de Wegenverkeerswet 1994, maar ook in het commune strafrecht. Ook buiten de verkeerscontext moet iemand die op roekeloze wijze de lichamelijke integriteit of het leven van zijn medemens op het spel zet, een passend strafrechtelijk verwijt kunnen worden gemaakt. Het is deze beoordeling van de strafwaardigheid van roekeloos gedrag die de grondslag vormt voor de voorgestelde strafverhoging. Gevallen waarin dit hogere strafmaximum aan de orde kan zijn, zijn bijvoorbeeld zeer kwalijke gevallen van brand door schuld of gevallen waarin zeer onzorgvuldig gedrag van een kwakzalver heeft geleid tot ernstige gevolgen. Een hoger strafmaximum voor schuld die bestaat in roekeloosheid past bij het in paragraaf 4.2 verwoorde uitgangspunt dat een verhoging van de strafmaxima van de culpose delicten in het Wetboek van Strafrecht in de rede ligt.*<sup>177</sup>

Tot dusverre heeft de Hoge Raad zich in slechts twee arresten uitgelaten over roekeloosheid binnen het commune strafrecht en in beide zaken werd het oordeel van het Hof vernietigd. De eerste zaak betrof een schietincident tussen vrienden.<sup>178</sup> Tijdens een bezoek aan verdachte had het latere slachtoffer op een bepaald moment zijn vuurwapen tevoorschijn gehaald. De twee vrienden zijn vervolgens met het wapen gaan dolen – een soort quasi Russisch roulette – waarbij ze verschillende keren op elkaar richtten en de trekker overhaalden, zonder dat het wapen afging. Ze meenden dat het wapen niet was geladen, omdat het slachtoffer in een eerder stadium de patroonhouder uit het wapen had verwijderd. Toen verdachte echter het wapen afpakte en op zijn beurt gericht overhaalde, ging het wapen wel af en werd het slachtoffer dodelijk geraakt.

Het Hof Den Haag veroordeelde de verdachte wegens dood door schuld in de vorm van roekeloosheid. Het Hof nam het hem daarbij bijzonder kwalijk dat hij zich voor het fatale schot niet voldoende had vergewist of het wapen doorgeladen was. Dit terwijl het een voor hem onbekend wapen betrof en hij dus niet wist hoe het met de veiligheid van het wapen gesteld was. Juist die onbekendheid met de veiligheid van het wapen had hem ervan moeten weerhouden te schieten of had tenminste aanleiding moeten geven tot een deugdelijke controle van het wapen.

<sup>176</sup> Zie paragraaf 4.2.3 voor enkele belangrijke beperkingen.

<sup>177</sup> *Kamerstukken II* 2001/02, 28484, nr. 3, p. 13-14.

<sup>178</sup> ECLI:NL:HR:2014:3057.

Advocaat-Generaal Spronken was het daarmee eens.<sup>179</sup>

Zo niet de Hoge Raad. Deze stelt allereerst vast dat in onderhavige commune strafzaak *dezelfde maatstaven* die in het kader van artikel 175 lid 2 WVW tot stand zijn gekomen dienen te worden gehanteerd.<sup>180</sup> Oftewel, volgens de Hoge Raad is er *geen verschil in de interpretatie* van het begrip roekeloosheid tussen commune en verkeerszaken.<sup>181</sup> In beide typen zaken is slechts in uitzonderlijke gevallen sprake van roekeloosheid.

Van een dergelijk uitzonderlijk geval is in onderhavige zaak echter niet zonder meer sprake. De vaststelling van het hof, dat verdachte met een onbekend wapen, zonder zich er van te vergewissen dat het wapen niet was doorgeladen op iemand heeft geschoten, valt, gezien het feit dat het slachtoffer eerder in het bijzijn van de verdachte de patroonhouder had verwijderd en dat zowel slachtoffer als verdachte vóór het fatale schot enkele keren de trekker hadden overgehaald zonder daarbij een kogel af te vuren, niet te begrijpen. Volgens de Hoge Raad had het Hof meer aandacht moeten besteden aan de twee contra-indicaties (verwijderen van patroonhouder en eerder overhalen van de trekker zonder gevolg) en de gevolgen van deze contra-indicaties op de voorzienbaarheid van de gevolgen van het handelen van verdachte.<sup>182</sup>

In de tweede zaak ging het eveneens om een schietincident, maar ditmaal in het kader van een gewapende overal.<sup>183</sup> Verdachte en zijn handlangers wilden namelijk een drugsleverancier met geweld dwingen tot het afgeven van cocaïne (*ripdeal*). Verdachte bedreigde de leverancier daartoe met een doorgeladen vuurwapen, terwijl zijn medeverdachte van plan was de leverancier met tie-raps te boeien. Op enig moment ontstaat er echter een worsteling tussen de betrokkenen, waarbij het vuurwapen afgaat. De medeverdachte wordt hierdoor dodelijk getroffen. Het Hof komt op basis van het handelen – het plegen van een gewapende overal waarbij een doorgeladen vuurwapen wordt gericht op de leverancier – en de bijzondere omstandigheden – er was sprake van een relatief kleine woning en de leverancier was niet iemand van wie te verwachten viel dat hij zich zonder slag of stoot bij de overal zou neerleggen – tot de conclusie dat er sprake was van roekeloos handelen. Zowel de advocaat-generaal als de Hoge Raad vinden de aangedragen omstandigheden (kleine ruimte en te verwachten weerstand) te weinig specifiek om het oordeel roekeloosheid te kunnen rechtvaardigen.

Kortom, ook bij commune zaken betracht de Hoge Raad grote terughoudendheid waar het aankomt op roekeloosheid. In de lagere rechtspraak zijn wel enkele voorbeelden te vinden van veroordelingen voor roekeloos gedrag, maar veel van deze uitspraken dateren van vóór 2013 en weerspiegelen niet de huidige teneur ten aanzien van het rechtsbegrip. Zo hebben drie veroordelingen betrekking op schietincidenten, maar de drie zaken dateren van minstens zes jaar terug.<sup>184</sup>

<sup>179</sup> ECLI:NL:PHR:2014:1716.

<sup>180</sup> Zie overweging 3.3. (ECLI:NL:HR:2014:3057).

<sup>181</sup> A-G Vegter signaleerde in ECLI:NL:PHR:2015:1182 nog wel een (potentieel) verschil omdat er een verschil is in het object van de culpa. Bij verkeerszaken moet verdachte roekeloos hebben gehandeld ten aanzien van het verkeersongeval, terwijl de culpa bij commune zaken gericht moet zijn op het ernstige letsel of de dood. Dit laatste is lastiger te bewijzen. In het licht van arrest ECLI:NL:HR:2014:3057 concludeert Vegter echter dat de Hoge Raad aan dit verschil weinig waarde toekent.

<sup>182</sup> Het is zelfs maar de vraag of in deze zaak de drempel van de 'gewone' culpa wordt gehaald. Zie Kooijmans, 'Door roekeloosheid getriggerd'.

<sup>183</sup> ECLI:NL:HR:2015:2482.

<sup>184</sup> Deze drie zaken zijn: ECLI:NL:RBSGR:2007:AZ7271; ECLI:NL:GHSGR:2007:BA9920 en ECLI:NL:RBGRO:2010:BM0845. In alle drie de zaken waren de verdachten aan het spelen met wapens, hadden de verdachten alcohol en/of drugs gebruikt, en hadden ze niet gecontroleerd of het pistool was doorgeladen, terwijl er wel aanleiding voor een dergelijke controle was.

In een vierde, meer recent schietincident werd het niveau van roekeloosheid, in lijn met de strengere koers van de Hoge Raad, juist weer niet gehaald.<sup>185</sup>

De overige zaken waarin roekeloosheid werd vastgesteld zijn niet alleen gedateerd, maar zijn bovendien qua feitenrelaas uniek. Zo werd bijvoorbeeld de “Damschreeuwer” voor zijn roekeloze gedrag veroordeeld<sup>186</sup> en was een drugshandelaar die zijn slachtoffer intraveneus verdovende middelen had toegediend hetzelfde lot beschoren.<sup>187</sup> Deze zaken leveren qua mogelijkheden voor gevalsvergelijking weinig handvatten en zullen hier verder buiten beschouwing blijven.

Een recente zaak, die wel bespreking behoeft, is ECLI:NL:RBMNE:2016:1609. Hierin voer een bestuurder van een onverlichte motorboot op de Vinkeveense Plassen. Hij verkeerde daarnaast onder invloed van alcohol en kwam met hoge snelheid in aanvaring met een – wel verlichte – sloep met vier opvarenden. Bijkomende omstandigheden waren de aanwezigheid van een flinke dode hoek en de grote omvang van de motorboot. Deze bijkomende factoren hadden de bestuurder eveneens tot extra voorzichtigheid moeten aanzetten. Enkel omdat het op dat tijdstip niet druk was op het water, werd een veroordeling wegens doodslag voorkomen, maar de rechtbank zag wel voldoende aanleiding om voor roekeloosheid te veroordelen. De zaak is opvallend vanwege de volgende beschouwingen van de rechtbank over de verschillen tussen roekeloosheid in het verkeer en roekeloosheid in commune culpose delicten:

*Anders dan bij de schuldvorm “roekeloosheid” in het kader van de Wegenverkeerswet (vgl. o.a. HR 22 mei 2012, LJN BU2016) neemt de rechtbank in dit geval de snelheidsovertreding en het alcoholgebruik van verdachte wel mee bij de beoordeling van de vraag of sprake is geweest van roekeloosheid, nu deze omstandigheden - anders dan in artikel 175, derde lid Wegenverkeerswet - niet al in de wet als aparte strafverzwarende omstandigheden worden genoemd in het kader van de artikelen 307 en 169 van het Wetboek van Strafrecht (hierna: Sr).*

*Voorts weegt de rechtbank mee dat bij ongevallen die zich voordoen op de openbare weg, de interactiviteit tussen verschillende verkeersdeelnemers ertoe leidt dat minder snel sprake is van roekeloos rijgedrag. Kort gezegd is verkeersgedrag minder snel roekeloos, omdat van medeverkeersdeelnemers mag worden verwacht dat zij hun gedrag aanpassen aan het geconstateerde onvoorzichtige gedrag van een andere verkeersdeelnemer (zie o.a. HR 15 oktober 2013, NJ 2014/25, Azewijns verkeersongeval). Deze mogelijkheid tot gedragsaanpassing is op het water voor bestuurders van een relatief traag vaartuig als een sloep - of voor de inzittenden daarvan - veel beperkter dan de mogelijkheid tot aanpassing die een automobilist heeft op de openbare weg. Dit maakt dat een gevaarlijke vaarwijze op het water eerder leidt tot roekeloosheid dan gevaarlijk rijden op een autoweg.*

<sup>185</sup> ECLI:NL:RBDHA:2016:996. Deze strikte interpretatie is ook te zien in ECLI:NL:RBOBR:2016:931 waarin een verzorgende in de uitoefening van haar beroep, en tegen de instructies van de dienstdoende arts in een verkeerde injectiespuit gebruikt voor het toedienen van insuline. Als gevolg hiervan overlijdt haar patiënt door een overdosis insuline. Bij de politie verklaart zij: ‘Toen heb ik op de gok 3 ml opgetrokken. Ik kon dat niet omrekenen. Ik wist dat de spuit die ik had gebruikt niet de goede was, maar ik heb gewoon gegokt. (...) Ik had gewoon moeten bellen, dat heb ik niet gedaan.’ Bijkomende factoren waren dat de arts en de verpleegkundigen telefonisch bereikbaar waren en dat de verdachte na toediening van de insuline tegenover een getuige loog over het feit dat zij een verkeerde injectiespuit had gebruikt.

<sup>186</sup> ECLI:NL:GHAMS:2012:BV8417. In deze zaak had een man gedurende de twee minuten stilte in het kader van de dodenherdenking op de Dam plotseling ‘Ahhhh, Ahhhh’ geschreeuwd. Hierop ontstond in de menigte een paniecreactie, waarbij mensen massaal wegluchten en enkelen gewond raakten.

<sup>187</sup> ECLI:NL:RBGRO:2006:AY6882. In deze zaak speelde verder een rol dat de verdachte ruime ervaring had met drugsgebruik en zich derhalve bewust was van de risico’s, dat hij wist dat het slachtoffer ook nog andere drugs had gebruikt en dat hij gedurende dertien uur nadat het slachtoffer bewusteloos was geraakt geen medische hulp had ingeschakeld.

In de literatuur werd al enige tijd gespeculeerd over de vraag welke betekenis er moest toekomen aan het feit dat de commune culpose delicten geen strafverzwarende omstandigheden vergelijkbaar met artikel 175 lid 3 WvW kennen. Bij verkeersdelicten heeft de Hoge Raad immers bepaald dat de aanwezigheid van deze specifieke strafverzwarende omstandigheden niet automatisch meebrengt dat sprake is van roekeloosheid.<sup>188</sup> De rechtbank zal doorgaans extra omstandigheden moeten vaststellen om dit oordeel te rechtvaardigen en daarmee zit de roekeloosheid in verkeerszaken als het ware ‘bekneld’ tussen de strafverzwarende omstandigheden in artikel 175 lid 3 WvW en het voorwaardelijk opzet.<sup>189</sup>

De vraag is nu of dit ook voor commune strafzaken geldt. Moet in commune strafzaken eveneens iets ‘extra’s’ worden vastgesteld of kan daar bijvoorbeeld wel worden volstaan met de vaststelling dat verdachte alcohol heeft gebruikt en een snelheidsovertreding heeft begaan om het niveau van roekeloosheid te bereiken? Advocaat-Generaal Vegter meende dat commune culpose delicten – ondanks het ontbreken van een commune variant van artikel 175 lid 3 WvW – niet wezenlijk anders moeten worden beoordeeld dan verkeersdelicten.<sup>190</sup> Kooijmans, daarentegen, ziet wel meer ruimte voor roekeloosheid in dit type zaken.<sup>191</sup> De rechtbank Midden Nederland is het daar klaarblijkelijk mee eens.<sup>192</sup>

## 5.6. Conclusie

Hoewel de jurisprudentie over roekeloosheid mogelijk nog in ontwikkeling is – er zijn immers slechts drie jaren verstreken sinds de arresten uit 2013 – tekenen zich toch al enkele hoofdlijnen af. In de literatuur heerst algehele consensus over het feit dat de Hoge Raad roekeloosheid restrictief interpreteert.<sup>193</sup> Volgens sommigen is de interpretatie zelfs *te restrictief* en overschrijdt de Hoge Raad (mogelijk) de toegestane interpretatieruimte.<sup>194</sup> Hier valt iets voor te zeggen. Op basis van de analyse van de jurisprudentie komen wij namelijk ook tot de conclusie dat de Hoge Raad de lat hoger lijkt te leggen dan de wetgever destijds heeft bedoeld. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat de Hoge Raad spreekt over *buitengewoon onvoorzichtig gedrag*, waar slechts in *uitzonderlijke gevallen* sprake kan zijn, terwijl voor de wetgever *zeer onvoorzichtig gedrag* volstaat, zonder dat de wetgever uitspraken doet over de frequentie waarmee dit gedrag zich op de Nederlandse snelwegen manifesteert.

Ook het oordeel van de Hoge Raad dat *doorgaans niet* kan worden volstaan met de enkele vaststelling dat de verdachte zich schuldig heeft gemaakt aan een *of meer* in artikel 175 lid 3 WvW genoemde, zelfstandig tot verhoging van het wettelijk strafmaximum leidende gedragingen komt niet

<sup>188</sup> Zie Huissense zaak (ECLI:NL:HR:2012:BU2016).

<sup>189</sup> T. Kooijmans, ‘Door roekeloosheid getriggerd’, *Ars Aequi* 2015, p. 130-135.

<sup>190</sup> Zie A-G Vegter conclusie 17 (ECLI:NL:PHR:2015:1182).

<sup>191</sup> Kooijmans (2015).

<sup>192</sup> Een vergelijkbaar vaarincident dat daarentegen niet tot veroordeling voor roekeloosheid leidde: ECLI:NL:GHARL:2015:5582. In dit geval was er ook sprake van alcohol gebruik en een (grove) snelheidsovertreding. Verdachte probeert met hoge snelheid een binnenvaartschip in te halen, terwijl er op dat moment een tegemoetkomend schip aan komt varen. ‘De huidige jurisprudentie van de Hoge Raad in aanmerking nemend’ oordeelt het Hof Arnhem-Leeuwarden dat de gedragingen niet als roekeloos kunnen worden gekwalificeerd.

<sup>193</sup> Zie bijvoorbeeld Groenhuijsen (2016), Kooijmans (2014; 2015), A-G Aben in ECLI:NL:PHR:2014:1880; A-G Vegter in ECLI:NL:PHR:2015:980.

<sup>194</sup> Zie bijvoorbeeld M.S. Groenhuijsen, ‘Enkele overwegingen omtrent een methodologie van de strafrechtswetenschap’, in: E.H. Hondius & A. Soeteman (eds.), *Recht in geding II*, Den Haag: Boom Juridische Uitgevers 2016, 43-65. Volgens Groenhuijsen lijkt het er op dat de Hoge Raad de categorie ‘roekeloosheid’ eigenlijk overbodig vindt en liever had volstaan met de ‘gewone’ culpa.

overeen met de uitleg van de wetgever. Volgens de wetgever is er in geval van rijden onder invloed en veel te hard rijden namelijk *al snel* sprake van roekeloosheid.<sup>195</sup>

Ten slotte zullen de door de wetgever genoemde voorbeelden ter illustratie van het rechtsbegrip, in het huidige tijdsbestek zelden tot een veroordeling wegens roekeloosheid leiden, tenzij sprake is van bijzondere bijkomende omstandigheden, zoals deelname aan een kat-en-muis-spel, een snelheidswedstrijd of een vlucht voor de politie.

Het lijkt er op dat de Hoge Raad buitengewoon veel belang hecht aan *de context* van de verweten gedragingen.<sup>196</sup> Deze context zal door de rechter nauwgezet in kaart moeten worden gebracht, wil een veroordeling wegens roekeloosheid in cassatie standhouden. Het feit dat de Hoge Raad het label ‘roekeloosheid’ enkel reserveert voor zeldzame gevallen verklaart de vele arresten waarin de Hoge Raad de uitspraak van het hof casseerde.

In de lagere rechtspraak zijn aan het rijtje contextuele omstandigheden ook nog gevaarlijk gedrag in het kader van een verkeersruzie en (een veelheid aan) bijzondere situationele omstandigheden en persoonlijke kenmerken van de verdachte toegevoegd. Bij die laatste categorie kan gedacht worden aan slecht zicht, slecht wegdek, bekendheid van de dader met de situatie ter plaatse, de voorzienbare aanwezigheid van kwetsbare slachtoffers en de minimale of juist zeer ruime rijervaring van verdachte (*Garantenstellung*). Er was tevens een zaak waarin de verdachte voor roekeloosheid werd veroordeeld op basis van het *groot aantal* gevaarzettende handelingen. Overigens blijft het bij deze zaken onzeker of de cassatierechter tot eenzelfde conclusie zou zijn gekomen. Voorzichtigheid ten aanzien van de geïdentificeerde contextuele omstandigheden is geboden.

Wanneer we roekeloosheid in samenhang bezien met het in het vorige hoofdstuk behandelde voorwaardelijk opzet, dan kunnen we concluderen dat bepaalde gedragingen en omstandigheden die voorheen tot een veroordeling voor (poging) doodslag hadden kunnen leiden, tegenwoordig eerder als roekeloos worden bestempeld. Dit geldt bijvoorbeeld voor de zaken waarin een vlucht voor de politie centraal staat, zoals Filefuij. Zelfs wanneer er aanwijzingen zijn dat de verdachte *koste wat kost* wilde ontvluchten, dus ongeacht het gevaar voor eigen of andermans leven, dan nog tilt dit het samenstel aan misdragingen niet boven de culpa uit. Kortom, het lijkt er inderdaad op dat de introductie van roekeloosheid binnen bepaalde categorieën zaken een zekere kannibaliserende werking heeft gehad ten koste van het voorwaardelijk opzet.

Maar de constatering dat sommige zaken nu als roekeloos worden gekwalificeerd, terwijl ze vroeger een doleus delict opleverden, is mogelijk niet het hele verhaal. De Hoge Raad is namelijk dusdanig streng dat het maar de vraag is of de bewezenverklaring in het Porsche arrest zou hebben volstaan.

<sup>195</sup> Zie ook A-G Aben in ECLI:NL:PHR:2014:1880. Ook A-G Vegter zet vraagtekens bij het standpunt van de Hoge Raad in dezen (ECLI:NL:PHR:2013:2478): “De tekst van art. 175 WvW 1994 sluit niet uit dat een strafverhoging in verband met roekeloos verkeersgedrag verder wordt verhoogd indien de omstandigheden van het derde lid zich voordoen. De Hoge Raad brengt in die zin een beperking aan dat “doorgaans niet volstaat de enkele vaststelling dat de verdachte zich heeft schuldig gemaakt aan een of meer in art. 175, derde lid, WvW 1994 genoemde, zelfstandig tot verhoging van het wettelijk strafmaximum leidende gedragingen”. Daaraan gaan twee vooropstellingen vooraf: van roekeloosheid zal slechts in uitzonderlijke gevallen sprake zijn en roekeloosheid in de zin van de wet loopt niet volledig parallel met roekeloosheid in het spraakgebruik. Deze vooropstellingen brengt de Hoge Raad in verband met de omstandigheid dat roekeloosheid de zwaarste vorm van culpa is. Zonder nadere toelichting zie ik niet in dat die vooropstellingen daaruit zonder meer moeten voortvloeien. De nadere eisen aan roekeloosheid lijken eerder voort te vloeien uit de behoefte aan een enigszins dempende correctie van de cumulatieve aan strafverhogingen dan dat deze zonder meer voortvloeien uit de aard van de roekeloosheid als vorm van culpa.”

<sup>196</sup> Zo ook Groenhuijsen (2016)

Als we kijken naar het feitencomplex in Porsche – verdachte rijdt onder invloed van alcohol, overschrijdt de maximumsnelheid met ruim 50 km/u, negeert tweemaal een rood stoplicht, en voert gevaarlijke inhaalmanoeuvres uit – dan zien we dat deze vooral bestaat uit gedragingen die reeds op basis van artikel 175 lid 3 WvW een strafverhogende werking hebben.<sup>197</sup> Het zou ons niet verbazen wanneer zelfs Porsche wegens het gebrek aan bijzondere contextuele omstandigheden niet voldoet aan de huidige roekeloosheidscriteria, al blijft dit natuurlijk speculatie. Indien wij dit echter goed zien, dan bewijst dit wederom dat de Hoge Raad een disproportioneel strenge maatstaf aanlegt. De wetgever gaf namelijk expliciet aan dat een feitencomplex vergelijkbaar met Porsche niet alleen reden moest zijn voor een strafverzwaring op basis van artikel 175 lid 3 WvW, maar ook op basis van roekeloosheid.<sup>198</sup>

Kortom, het is voor ons geen vaststaand feit dat een verschuiving binnen voorwaardelijk opzet automatisch resulteert in meer veroordelingen voor roekeloosheid, als waren het communicerende vaten. Vanwege de zeer strikte interpretatie van roekeloosheid is het aannemelijk dat de rechter zich in sommige gevallen genoodzaakt ziet uit te wijken naar een nog lagere schuldgradatie, maar hier valt moeilijk voor te controleren.

Wat we wel weten is dat de jurisprudentie van de Hoge Raad eind 2013 heeft geresulteerd in grote terughoudendheid ten aanzien van de roekeloosheid, vooral bij de rechters. Hoewel het OM in artikel 6 WvW-zaken verhoudingsgewijs even vaak roekeloosheid ten laste legt – ongeveer in drie op de vier gevallen – is het percentage veroordelingen voor roekeloosheid dramatisch gedaald (18% vóór de arresten; 6% na de arresten). Rechters zien de arresten van de Hoge Raad dus niet enkel als een aansporing om formeel beter te motiveren, maar tevens als een teken dat er materieel gezien heel wat aan de hand moet zijn, wil de drempel van roekeloosheid worden gehaald. Gezien de soms wat ‘magere’ zaken die vroeger tot het oordeel roekeloosheid konden leiden, was enige correctie ook wel op zijn plaats, maar de pendule lijkt nu naar de andere kant te zijn door geslagen.

Ten slotte het verschil tussen verkeerszaken en commune strafzaken. In de twee commune arresten inzake roekeloosheid haalt de Hoge Raad precies dezelfde overwegingen aan die hij ook in verkeerszaken hanteert. De Hoge Raad past dus dezelfde criteria toe, ongeacht of het een verkeerszaak of een commune strafzaak betreft, en dit resulteert ook in vergelijkbare uitkomsten: vernietiging van de omstreden uitspraak. In de lagere rechtspraak zijn wel enkele commune strafzaken geëindigd in een veroordeling voor roekeloosheid, al komt het ook daar maar zelden voor. Deze zaken zijn qua feitencomplex echter zo uniek, dat het een gevalsvergelijking met verkeerszaken lastig maakt. Bij aanvaringen te water zijn er echter wel interessante parallellen. Vooral de zaak die recent diende voor de rechtbank Midden-Nederland is opvallend, omdat de rechtbank daarin expliciet verwoordde dat er op het gebied van de roekeloosheid wat haar betreft wel degelijk verschillen bestaan tussen verkeerszaken en commune strafzaken. Zo neemt ze het alcoholgebruik en de snelheidsovertreding wel als belangrijkste omstandigheden mee in haar besluit, omdat deze binnen het commune strafrecht niet als aparte strafverzwarende omstandigheden zijn genoemd.

<sup>197</sup> Alleen het negeren van het stoplicht wordt niet in het betreffende lid 3 genoemd, terwijl andere contextuele factoren ontbreken. Bovendien vertoont Porsche enkele opvallende gelijkenissen met ECLI:NL:HR:2014:3045, waarin de Hoge Raad het oordeel dat er sprake was van roekeloosheid vernietigde. Ook in deze zaak was echter sprake van een dronken bestuurder die met grote overschrijding van de maximumsnelheid een rood stoplicht negeerde. Deze gedragingen, samen met het feit dat het hier een beginnend bestuurder betrof, die bekend was met de verkeerssituatie ter plaatse, en geen vrij zicht had op de oversteekplaats, rechtvaardigden volgens de Hoge Raad niet de kwalificatie roekeloosheid.

<sup>198</sup> *Kamerstukken II* 2001/02, 28484, nr. 3, p. 11.

Met andere woorden, bij commune strafzaken zit de roekeloosheid niet ‘klem’ tussen de aparte strafverzwarende omstandigheden en het voorwaardelijk opzet. Indien dit voorbeeld navolging vindt, dan betekent het dat bij vaarincidenten, in vergelijking met verkeersdelicten, sneller het niveau van de roekeloosheid wordt gehaald.<sup>199</sup> Buiten deze specifieke categorie zaken zijn echter geen aanwijzingen gevonden voor een andere toepassing van roekeloosheid in de twee rechtsgebieden.

<sup>199</sup> In de literatuur werd hier al over gespeculeerd, waarbij sommigen meenden dat commune culpoze delicten dezelfde structuur kenden als verkeersdelicten (bijv. A-G Vegter conclusie 17 in ECLI:NL:PHR:2015:1182), terwijl anderen wel ruimte zagen voor een ruimere toepassing van roekeloosheid bij commune culpoze delicten, vanwege het gebrek aan een commune variant van artikel 175 lid 3 WvW (bijv. Kooijmans, 2014).

## Hoofdstuk 6

### Aanmerkelijke schuld

#### 6.1. Inleiding

In het laatste jurisprudentie-hoofdstuk staat de ‘aanmerkelijke schuld’ centraal. De doelen en onderzoeksmethoden zijn vrijwel identiek aan die van de voorgaande twee hoofdstukken: We gaan wederom wetgeving en relevante jurisprudentie (arresten en lagere rechtspraak) analyseren en een vergelijking maken tussen de interpretatie van het rechtsbegrip in het verkeersstrafrecht en commune strafzaken. Dit hoofdstuk draait om de volgende deelvraag:

**Hoe wordt door de rechter invulling gegeven aan het begrip aanmerkelijke schuld bij ernstige verkeersdelicten en hoe verhoudt deze interpretatie zich tot de interpretatie van hetzelfde begrip in het commune strafrecht?**

De indeling van het hoofdstuk is als volgt. In de volgende paragraaf (§6.2) wordt kort ingegaan op de gehanteerde methodologie, waarbij we ons vooral richten op de (minieme) verschillen in onderzoeksmethoden in vergelijking met de voorgaande twee hoofdstukken. Hierna worden de resultaten van de inhoudelijke analyse van de uitspraken en arresten weergegeven voor wat betreft het verkeersstrafrecht (§6.3), gevolgd door de resultaten ten aanzien van aanmerkelijke schuld in commune strafzaken (§6.4). In de laatste paragraaf bespreken we enkele conclusies (§6.5).

#### 6.2. Methodologie

Voor dit hoofdstuk werd dezelfde *inhoudelijke* analysemethode (Rozemond) gebruikt als voor het vierde en vijfde hoofdstuk. Hier zal dan ook niet verder op worden ingegaan. Qua *selectie* van zaken hebben we wel een iets andere strategie moeten gebruiken, omdat er eenvoudigweg teveel zaken zijn geweest waarin aanmerkelijke schuld aan de orde kwam. Waar we bij ‘voorwaardelijk opzet’ en ‘roekeloosheid’ zelfs rechtspraak in eerste aanleg in de analyse konden betrekken, daar moesten we ons voor ‘aanmerkelijke schuld’ noodgedwongen beperken tot arresten van de Hoge Raad, aangevuld met arresten van de gerechtshoven.

#### 6.3. Aanmerkelijke schuld in het verkeer

##### 6.3.1. Wetsgeschiedenis en dogmatiek

Ook de ‘gewone’ culpa heeft een beperkte wetshistorische achtergrond.<sup>200</sup> In 1886 werd vooral het onderscheid met opzet benadrukt.

<sup>200</sup> Zie De Hullu (2015), p. 263.



Zie bijvoorbeeld de volgende passage:

*Terwijl hij die opzettelijk misdoet, zijn vermogens verkeerd gebruikt, is de eigenaardigheid van de schuld deze dat men ze niet gebruikt, waar men ze had behooren te gebruiken. Gebrek aan het noodige nadenken, aan de noodige kennis of aan het noodige beleid, ziedaar het wezen van alle schuld.*<sup>201</sup>

In tegenstelling tot opzet, waarbij de wil van de dader gericht is op de handeling of het gevolg, staat bij schuld eerder de onvoorzichtigheid, nalatigheid of het gebrek aan voorzorg centraal. Oftewel waar opzet ziet op willens en wetens handelen, daar ziet culpa op onvoorzichtig handelen.

In de wetsgeschiedenis wordt verder een onderscheid gemaakt tussen ‘onbewuste schuld’ en ‘bewuste schuld’. In het eerste geval heeft de dader het risico niet voorzien, terwijl hij dat wel had moeten doen. Juist zijn gebrek aan inzicht, zijn onoplettendheid wordt hem verweten. In het geval van bewuste schuld wist de dader van de risico’s, maar hij ging er lichtzinnig vanuit dat deze risico’s niet zouden materialiseren. Met andere woorden, de dader liep welbewust een risico, maar dacht dat het zo’n vaart niet zou lopen en dat de gevolgen niet zouden intreden.

Voor een veroordeling wegens een culpoos delict is verder ‘grove’ of ‘aanmerkelijke’ schuld vereist (*culpa lata*). Niet ieder risico hoeft te worden vermeden. Iemand die geoorloofde risico’s neemt zal niet voor een culpoos misdrijf worden veroordeeld. Wanneer er echter grote (levens)belangen op het spel staan is minder geoorloofd en zal dus eerder sprake zijn van *culpa lata*.<sup>202</sup> Op basis van het voorgaande kan schuld worden gedefinieerd als ‘*verwijtbare aanmerkelijke onvoorzichtigheid*’.<sup>203</sup>

Voor schuld moet sprake zijn van:

- Onvoorzichtig handelen dat
- Verwijtbaar en
- Aanmerkelijk is

Een onderwerp als *Garantenstellung* speelt bij schuld een belangrijke rol. Wanneer men beroepsmatig of functioneel handelt – en bijgevolg een grotere verantwoordelijkheid of zorgplicht draagt – dan wordt de gedraging van de dader vergeleken met de standaard die geldt voor de beroepsgenoten in eenzelfde situatie. Deze standaard ligt hoger dan wanneer het een ‘gewone’, niet beroepsmatig handelende verdachte betreft. Wanneer sprake is van een dergelijke *Garantenstellung* kan sneller aanmerkelijke schuld worden aangenomen. De Hullu suggereert dat bij automobilisten altijd sprake is van *Garantenstellung* en dat dit mogelijk des te meer geldt voor professionele chauffeurs, zoals bus-, taxi- of vrachtwagenchauffeurs.<sup>204</sup>

Er lijkt in het verkeersstrafrecht sowieso snel sprake te zijn van aanmerkelijke schuld.<sup>205</sup> Zodra een verkeersovertreding leidt tot een ongeval met ernstige gevolgen kan de schuld doorgaans worden afgeleid uit de schending van de verkeersvoorschriften. Vanwege het uitgebreide stelsel van verkeersvoorschriften is duidelijk wat wordt gezien als onvoorzichtig rijgedrag, dus bij verkeersdelicten is de schuld in hoge mate geobjectiveerd. Dit speelt bij commune delicten mogelijk minder. Daar zal immers vaker sprake zijn van een ‘minder gereguleerde context’.<sup>206</sup> Hierdoor zullen de subjectieve voorzienbaarheid van de gevolgen en de mate waarin de dader onvoorzichtig handelde (mogelijk) vaker onderwerp van discussie zijn.

### 6.3.2. Standaardarresten: Verpleegsterarrest, Black-out en Tankstation Geervliet

De globale hoofdlijnen van schuld zijn – net als roekeloosheid en voorwaardelijk opzet – vooral in de jurisprudentie uitgewerkt, en dan met name binnen het verkeersrecht. Op het gebied van schuld kunnen het Verpleegster arrest, Black-out en Tankstation Geervliet als standaardarresten worden beschouwd.

In het Verpleegsterarrest gaf een overwerkte verpleegster tijdens een operatie een flesje met daarin de verkeerde vloeistof aan de hoofdzuster.<sup>207</sup> Ze had weliswaar op het etiket gekeken, maar toch was niet tot haar doorgedrongen dat ze het verkeerde flesje had gepakt. De patiënt werd vervolgens geïnjecteerd met de verkeerde vloeistof, als gevolg waarvan hij overleed. De verpleegster werd wegens dood door schuld veroordeeld tot het betalen van een geldboete van 100 gulden. In cassatie bleef deze veroordeling overeind. De Hoge Raad bepaalde allereerst dat medeschuld van anderen (zoals de hoofdverpleegster) niets afdeed aan de eigen schuld van de veroordeelde verpleegster. Bovendien had de verpleegster, gezien haar opleiding, de aard van haar werkzaamheden, het in haar gestelde vertrouwen en het ontbreken van controle door de hoofdzuster en de chirurg, niet voldaan aan de op haar rustende zorgplicht. In dit arrest werd dus mede op basis van de *Garantenstellung* geconcludeerd dat er sprake was van aanmerkelijke schuld.

Verder is vooral het zogenaamde Black-out arrest van belang voor schuld in het (verkeers)strafrecht.<sup>208</sup> In deze zaak was de bestuurster van een personenauto in een flauwe bocht naar links op de linkerhelft van een tweebaansweg terechtgekomen, waar zij frontaal in botsing kwam met een tegemoetkomende auto. Het Hof Den Bosch had de vrouw wegens overtreding van artikel 6 WVV veroordeeld tot het betalen van een geldboete van €1.000 en een OBM van zes maanden. In cassatie voerde de vrouw aan dat er geen sprake was van schuld, omdat zij vlak vóór het ongeval getroffen zou zijn door een ‘black-out’. Ondanks het feit dat het Hof de black-out wel aannam, ging het hof niet in op de mogelijke onmacht – en daarmee afwezigheid van schuld – die daardoor was ontstaan. Onterecht volgens de Hoge Raad.<sup>209</sup>

<sup>201</sup> Schmidt I, p. 84 (in De Hullu, 2015, p. 262).

<sup>202</sup> De Hullu (2015, p. 264).

<sup>203</sup> Al wordt ook wel ‘aanmerkelijke verwijtbare onvoorzichtigheid’ gebruikt (De Hullu, 2015, p. 264).

<sup>204</sup> De Hullu (2015, p. 265).

<sup>205</sup> Zie De Jong (aanvullen), die in dit kader spreekt van een ‘versmalling’ van de culpa. In de woorden van De Jong: “Het misdrijf is dus in feite gereduceerd tot een door het gevolg tot misdrijf gekwalificeerde verkeersovertreding, en de eis dat er sprake moet zijn van culpa, heeft geen zelfstandige betekenis op misdrijfniveau meer.” Zie meer in het algemeen De Hullu (2015), ‘Overtreding van een gedragsvoorschrift levert op zichzelf zo’n afwijking [van de standaard] op.’

<sup>206</sup> De Hullu (2015), p. 266.

<sup>207</sup> HR 19 februari 1963, NJ 1963, 512.

<sup>208</sup> ECLI:NL:HR:2004:AO5822.

<sup>209</sup> Na verwijzing is de verdachte overigens alsnog veroordeeld en is het beroep op een black-out verworpen als zijnde onaannemelijk.

Het Hof heeft blijkens de gebezigde bewijsmiddelen vastgesteld dat de verdachte als bestuurster van een personenauto, rijdend met een snelheid van ongeveer 80 km per uur op een tweebaansweg, na een flauwe bocht naar links niet zoveel mogelijk rechts heeft gehouden maar plotseling zonder enige aanleiding, zo ver naar links is gekomen dat zij daardoor op de verkeerde weghelft is terechtgekomen en daar frontaal in botsing is gekomen met een op die andere weghelft rijdende tegenligger. Zodanig verkeersgedrag kan in beginsel de gevolgtrekking dragen dat de verdachte zich aanmerkelijk onoplettend en/of onachtzaam heeft gedragen en dat het verkeersongeval aan de schuld van de verdachte als bedoeld in art. 6 van de Wegenverkeerswet 1994 te wijten is. Dat kan in concreto evenwel anders zijn indien omstandigheden zijn aangevoerd en aannemelijk zijn geworden - bijvoorbeeld dat de verdachte ten tijde van het ongeval in verontschuldigbare onmacht verkeerde - waaruit volgt dat van schuld in vorenbedoelde zin niet kan worden gesproken. (overweging 3.6)

Belangrijker nog dan de specifieke uitkomst van dit arrest, is het feit dat de Hoge Raad in het Black-out arrest een toetsingskader voor de verkeersschuld formuleerde:

*‘[Het komt] aan op het geheel van gedragingen van de verdachte, de aard en ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval. Dat brengt mee dat niet in zijn algemeenheid valt aan te geven of één verkeersovertreding voldoende kan zijn voor de bewezenverklaring van schuld in de zin van evenbedoelde bepaling. Daarvoor zijn immers verschillende factoren van belang, zoals de aard en de concrete ernst van de verkeersovertreding en de omstandigheden waaronder die overtreiding is begaan. Voorts verdient opmerking dat niet reeds uit de ernst van de gevolgen van verkeersgedrag dat in strijd is met één of meer wettelijke gedragsregels in het verkeer, kan worden afgeleid dat sprake is van schuld in vorenbedoelde zin.’*

Kortom, het samenstel van gedragingen, hun aard en ernst en de overige omstandigheden moeten alle worden afgewogen in de vraag of sprake is van culpa. Bovendien werd in Black-out duidelijk dat alleen de ernst van de gevolgen van het gedrag onvoldoende is om tot vaststelling van schuld te komen.<sup>210</sup> Ten slotte bevestigt overweging 3.6 de objectivering van het bewijs van schuld: de overtreiding (verkeerde kant van de weg rijden) en de omstandigheden waaruit blijkt dat de overtreiding zich niet in een *split second* heeft voorgedaan, kunnen leiden tot de conclusie dat sprake is van aanmerkelijke schuld. Al met al is het een vrij abstract en zeer casuïstisch toetsingskader en in de rechtspraktijk blijkt dan ook dat het kader niet altijd tot consistente resultaten leidt.<sup>211</sup>

In het arrest Tankstation Geervliet, ten slotte, wilde verdachte bij het verlaten van een tankstation een voorrangsweg oprijden. Vlak vóór de haaiantanden brengt de verdachte zijn auto bijna tot stilstand en kijkt over zijn linkerschouder om te zien of er verkeer op de voorrangsweg aankomt. Ondanks deze voorzorgen ziet hij een van links komende, voorrangsgerechtigde motorrijdster over het hoofd. Deze motorrijdster probeert vervolgens een aanrijding te voorkomen door hard op de rem te gaan staan, maar raakt daarbij in een slip, komt ten val en wordt door een andere auto overreden. Het Hof veroordeelt de verdachte voor zwaar lichamelijk letsel door schuld, maar de Hoge Raad casseert op basis van de volgende overweging:

<sup>210</sup> De Hullu (2015), p. 273.

<sup>211</sup> De Hullu wijst bijvoorbeeld op de discrepantie tussen Black-out en latere arresten (p. 273-274). In het Black-out arrest was het ‘zo maar met behoorlijke snelheid op de andere weghelft gaan rijden’ in beginsel voldoende voor verkeersschuld, terwijl later het per ongeluk niet naleven van de voorrangsregels juist weer onvoldoende werd geacht (ECLI:NL:HR:2008:BD0544).

3.4. Wat betreft het rijgedrag van de verdachte heeft het Hof het volgende vastgesteld. De verdachte was zich ervan bewust dat hij vanaf het terrein van het tankstation een voorrangsweg opreed. Hij heeft zijn auto voor de haaiantanden “tot bijna stilstand” gebracht en heeft vervolgens over zijn linkerschouder gekeken om na te gaan of er verkeer naderde. Hij heeft geen naderend verkeer gezien en is vervolgens de voorrangsweg opgereden.

Anders dan het Hof kennelijk heeft geoordeeld, kan uit de enkele omstandigheid dat de verdachte, toen hij zich vergewiste van mogelijk naderend verkeer, de motorrijdster aan wie hij voorrang diende te verlenen niet heeft gezien hoewel deze voor hem wel zichtbaar moet zijn geweest, niet volgen dat de verdachte, zoals is bewezenverklaard “aanmerkelijk onoplettend en met aanmerkelijke verwaarlozing van de te dezen geboden zorgvuldigheid heeft gereden”. De bewezenverklaring is derhalve niet naar de eis der wet met redenen omkleed.

Sinds dit arrest wordt algemeen aangenomen dat de enkele *split second* waarnemingsfout niet meer voldoende is voor ‘aanmerkelijke schuld’.<sup>212</sup>

### 6.3.3. Relevante factoren voor gewone culpa in het verkeer

Zoals gezegd wordt van een bestuurder niet verwacht dat hij ieder risico mijdt. Er moet sprake zijn van een *aanmerkelijke mate* van onvoorzichtigheid. Indien deze drempel niet wordt gehaald, is veroordeling wegens artikel 6 WVV niet mogelijk. In dat geval kan artikel 5 WVV wellicht soelaas bieden, maar dat zal gezien het lage strafmaximum niet altijd leiden tot een bevredigende uitkomst. Er staat dus veel op het spel bij de bepaling van de ondergrens van de culpa. In het onderstaande wordt onderzocht welke factoren kunnen bijdragen aan het bewijs van aanmerkelijke schuld in de zin van artikel 6 WVV.

#### 6.3.3.1. Meer dan een enkele verkeersfout of onoplettendheid

Het enkele niet opmerken van het slachtoffer, terwijl het slachtoffer voor de bestuurder wel zichtbaar moet zijn geweest, is onvoldoende voor het bewijs van aanmerkelijke schuld in de zin van artikel 6 WVV.<sup>213</sup> Knigge concludeert dan ook dat ‘het niet zien (waar dat wél had gemoeten) het gevolg lijkt te moeten zijn van ander verwijtbaar verkeersgedrag van de verdachte’.<sup>214</sup> Oftewel, naast de enkele onoplettendheid of de enkele verkeersovertreding moet er ook iets extra's aan de hand zijn.

<sup>212</sup> Het blijft echter enigszins onduidelijk of bijkomende omstandigheden voldoende zijn om de bewezenverklaring verder te funderen en of daar extra bewijsmiddelen voor nodig zijn, of slechts een verbeterde motivering.

<sup>213</sup> Zie bijvoorbeeld de conclusie van Machielse bij het arrest Tankstation Geervliet (ECLI:NL:PHR:2009:BG9216; ECLI:NL:HR:2008:BD0544). ECLI:NL:HR:2008:BE9800 (Verdachte wil een weg oversteken, maar sorteert daarbij zo voor dat hij deels op het voor het tegemoetkomend verkeer bestemde weggedeelte komt op het moment dat daar een tegemoetkomende motorrijder rijdt. De motorrijder moet hierdoor uitwijken en komt met een verkeerspaal in botsing. Verdachte verklaart later dat hij de motorrijder niet heeft gezien.); ECLI:NL:HR:2008:BC7860 (Verdachte reed een voorrangskruising op zonder te stoppen en reed een zich op de kruising bevindende fietser aan. Verdachte was bekend met de situatie, het regende en schemerde en de voorruit van de auto zat onder de regenspetters. Verdachte had de fietser niet gezien.)

<sup>214</sup> ECLI:NL:PHR:2008:BE9800. Overigens spreekt Knigge in dezelfde conclusie over ‘de nieuwe koers die de Hoge Raad’ te dien aanzien is gaan varen.

In veel artikel 6 WVV-zaken beroept de verdediging zich dan ook op het feit dat het maken van een enkele verkeersfout of een enkel moment van onoplettendheid onvoldoende is om tot ‘aanmerkelijke schuld’ te komen.<sup>215</sup> Vaak tevergeefs. Hoewel de enkele overtreding of onoplettendheid inderdaad niet tot veroordeling voor artikel 6 WVV kan leiden is in de praktijk al snel sprake van een bijkomend verwijt.<sup>216</sup> De bestuurder heeft het slachtoffer weliswaar niet gezien, maar had dat *door de omstandigheden van het geval* juist wel moeten doen. In de rechtspraak is het soms lastig te voorspellen of nu wel of niet alleen sprake is van ‘momentane onoplettendheid’.<sup>217</sup> Het lijkt erop dat een dergelijk verweer alleen kan slagen wanneer niet is gebleken van enig onverantwoord rijgedrag van de verdachte voorafgaand aan het ongeval, maar ook dat is geen garantie.<sup>218</sup> Is enkel sprake van momentane onoplettendheid, dan blijft de optie van veroordeling wegens artikel 5 WVV over.<sup>219</sup>

Zodra de onoplettendheid wordt gecombineerd met een andere verkeersfout is de aanmerkelijke mate van schuld eenvoudiger vast te stellen.<sup>220</sup> In die gevallen wordt het niveau van de culpa wel gehaald. Dan wordt vervolgens de vraag naar het onderscheid tussen ‘aanmerkelijke’ en ‘grove’ schuld interessant. In tegenstelling tot de wetgeving – waar enkel onderscheid wordt gemaakt tussen ‘gewone’ schuld en schuld in de vorm van roekeloosheid – is in de rechtspraak namelijk een driedeling ontstaan: roekeloosheid, grove schuld en aanmerkelijke schuld. Bij grove schuld is niet slechts sprake van aanmerkelijk, maar van *zeer* onvoorzichtig, onachtzaam, onnadenkend, ondeskundig en/of onoplettend handelen.

In gevallen van ‘grove’ schuld wordt de verdachte een ernstiger verwijt gemaakt dan in geval van aanmerkelijke schuld, wat in de regel zal leiden tot hogere straffen. In de rechtspraak is echter geen heldere scheidslijn te ontdekken, zodat een vergelijkbaar feitencomplex de ene keer tot de conclusie kan leiden dat verdachte ‘aanmerkelijk’ onvoorzichtig heeft gehandeld, terwijl hem de andere keer ‘grove’ onvoorzichtigheid wordt verweten. Als leidraad lijken rechters bij een stapeling van meerdere

215 Bijvoorbeeld ECLI:NL:HR:2009:BG9216; ECLI:NL:HR:2014:3105; ECLI:NL:HR:2015:124 en ECLI:NL:GHAMS:2016:1981 en ECLI:NL:GH-SHE:2012:BX4959.

216 In ECLI:NL:HR:2011:BP2208, bijvoorbeeld, stond een vrachtwagenchauffeur stil naast een fietsster. Vanuit deze stilstaande positie sloeg hij rechtsaf, zonder zich er voldoende van te vergewissen of de fietsster zich nog in de buurt van zijn vrachtwagen bevond. Hij ging hij ervan uit dat deze laatste al rechtsaf was geslagen. Bovendien bevond zij zich in zijn ‘dode hoek’. Het hof overweegt te dien aanzien dat verdachte rekening had moeten houden met ‘dode hoek’ gevaren, vooral omdat hij het slachtoffer eerder wel had opgemerkt. Zie ook ECLI:NL:GHARN:2011:BQ4034 (Verdachte reed rustig een rotonde op, slaat rechtsaf en rijdt een voorrangsgerechtigde fietser aan die hij compleet over het hoofd had gezien. Volgens het hof waren de omstandigheden in alle opzichten gunstig en had verdachte de fietser makkelijk kunnen waarnemen. Verdachte was bovendien bekend met de verkeerssituatie) In ECLI:NL:GHARL:2016:3574 stonden vergelijkbare feiten centraal (bestuurder nadert rustig een, hem bekende, voetgangersoversteekplaats, waar hij botst tegen een voetganger die als gevolg van het ongeval overlijdt. Verdachte had geen alcohol gedronken, werd niet afgeleid door een telefoon en had goed zicht, maar had desondanks het slachtoffer niet gezien), maar werd verdachte enkel wegens artikel 5 WVV veroordeeld. Het verschil met de eerste zaak was mogelijk dat in de tweede zaak niet duidelijk was hoe lang de verdachte het slachtoffer kon hebben gezien.

217 Voor de term ‘momentane onoplettendheid’, zie Vellinga (ECLI:NL:PHR:2008:BD0544), waarin hij ook een mogelijke verklaring biedt voor de verschillende uitkomsten (het aanmerkelijke van onoplettendheid in technische zin of het gebrek aan voorzorgsmaatregelen). Zie ook de volgende arresten waarin de advocaten-generaal anders concludeerden. ECLI:NL:HR:2009:BG9142 (Verdachte was met zijn vrachtwagen een voorrangskruising genaderd, had ondanks deze wetenschap niet voldoende vaart verminderd en had ondanks vrij zicht een van links komende personenbus niet opgemerkt; A-G Machielse contrair). ECLI:NL:HR:2011:BO2595 (Verdachte minderde vaart voor een zebraapad, maar trok even later ineens hard op en reed tegen een voetganger aan. Verdachte verklaarde later dat hij – ondanks goed zicht op dat tijdstip – voetganger niet had gezien vanwege beslagen ruiten. A-G Aben contrair, ECLI:NL:PHR:2011:BO2595). Eveneens discussie in ECLI:NL:GHARN:2010:BM8226; ECLI:NL:GHLEE:2011:BQ4242.

218 Zie de verwijzingen hierboven, waarin de chauffeurs zich voorafgaand aan het ongeval onberispelijk gedroegen. Al is dit in geval van ECLI:NL:HR:2008:BC7860 minder goed houdbaar.

219 Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:HR:BQ5708 (Verdachte reed op de linkerrijstrook een voetgangersoversteekplaats tegemoet en heeft niet tijdig en voldoende afgeremd voor een slachtoffer dat juist aan het oversteken was); ECLI:NL:GHASM:2014:5699 (Verdachte wil keren, rijdt over een doorgetrokken witte streep en geeft een taxi geen voorrang, waarna een botsing ontstaat. Vanwege de ‘tegenstrijdige verkeerssituatie’ ter plaatse ten tijde van het ongeval, wordt ze enkel voor artikel 5 WVV veroordeeld).

220 ECLI:NL:HR:2009:BH3921 (Verdachte probeert tussen twee tractoren door over te steken, merkt daarbij een van links komende auto niet op, waardoor deze moet uitwijken en verongelukt); ECLI:NL:GHARN:2011:BQ1934 (Verdachte heeft onvoldoende afstand gehouden op de snelweg en richtte haar aandacht op een politieauto aan de kant van de weg).

(ernstige) verkeersfouten eerder te concluderen dat sprake is van ‘grove’ schuld. Dit geldt des te meer wanneer een van die verkeersfouten te maken heeft met een (ernstige) overschrijding van de maximumsnelheid, alcohol- of middelengebruik.<sup>221</sup> Veroordeling wegens grove schuld ligt helemaal in de rede in zaken waarin enige tijd zelfs roekeloosheid in beeld was.<sup>222</sup>

### 6.3.3.2. *Garantenstelling*

Uit de bestudeerde jurisprudentie blijkt dat *Garantenstelling* inderdaad van groot belang is voor de vaststelling van de gewone culpa in het verkeer. Vooral van vrachtwagenchauffeurs en taxichauffeurs wordt meer verwacht dan van de gemiddelde bestuurder. Bijvoorbeeld in ECLI:NL:HR:2009:BG9216, waar een professionele vrachtwagenchauffeur met een zwaarbeladen oplegger deels op de vluchtstrook reed, terwijl daar juist een vrachtwagen stilstond. De vrachtwagenchauffeur kon zijn voertuig niet meer tijdig naar links sturen en raakte met zijn rechterbuitenspiegel niet alleen de stilstaande vrachtwagen, maar ook het slachtoffer dat inmiddels was uitgestapt. De verdachte verklaarde later dat hij vooral aandacht had gehad voor een derde auto die hem had ingehaald. Het Hof meent dat de verdachte al veel eerder maatregelen had moeten treffen en dat hij zich met zijn ‘jarenlange ervaring als professioneel vrachtwagenchauffeur’ had moeten realiseren dat het slachtoffer zich buiten de cabine had kunnen bevinden.<sup>223</sup>

Maar ook voor gewone bestuurders geldt een bijzondere zorgplicht. In ECLI:NL:HR:2008:BC7914 reed een bestuurder in de schemering 11 à 19 km/u harder dan toegestaan. Hij remde niet toen hij een oversteekplaats voor fietsers naderde. Toen hij een overstekende fietser zag, kon hij niet op tijd vaart minderen, iets wat wel zou zijn gelukt indien hij zich aan de maximale snelheid had gehouden. De verdediging voert aan dat het ongeluk niet enkel aan de schuld van verdachte te wijten is, onder andere omdat er sprake was van een schemersituatie. Te dien aanzien overweegt het Hof het volgende:

*De omstandigheden die volgens de verdediging dienen te leiden tot de conclusie dat het verkeersongeluk niet aan verdachte is te wijten, ontslaan hem naar het oordeel van het hof niet van de zorgplicht die hij als bestuurder van zijn personenauto heeft te betrachten. Juist het bestaan van een schemersituatie had verdachte moeten nopen aanzienlijk voorzichtiger te rijden dan hij heeft gedaan. [nadruk – SvdA]*

221 Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:HR:2009:BK0021 (Verdachte geeft extra gas bij veranderen groen verkeerslicht naar geel en steekt met 20 km/u te hard een kruispunt over, alwaar hij een voetganger schept). Ook ECLI:NL:HR:2005:AU1959 (Verdachte verkeert onder invloed van alcohol, merkt een bocht en een in de bocht gelegen vluchtheuvel te laat op, rijdt met onverminderde snelheid de vluchtheuvel op, botst tegen een geleiderail, waardoor de auto over de kop slaat en een inzittende lichamelijk letsel oploopt); ECLI:NL:HR:2009:BH9936 (Verdachte rijdt met een snelheid van 140 km/u over de snelweg en kijkt gedurende enige tijd naar rechts, waardoor hij een voor hem rijdende auto niet tijdig opmerkte). ECLI:NL:HR:2015:124 (Verdachte rijdt veel te hard, en kan door onoplettendheid zijn motor niet tijdig tot stilstand brengen) Ook de combinatie onoplettendheid en niet verlenen van voorrang kan aanleiding geven tot veroordeling wegens grove schuld (ECLI:NL:HR:2009:BH3921). ECLI:NL:GHARN:2011:BQ4032 (Verdachte rijdt in het donker, door de regen en rijdt door rood, omdat hij zich door zijn zoon laat afleiden, terwijl hij bekend is met de complexe verkeerssituatie ter plaatse)

222 Bijvoorbeeld ECLI:NL:HR:2012:BW4254; ECLI:NL:HR:2012:BY2823; ECLI:NL:HR:2015:129; ECLI:NL:HR:2013:1552 ECLI:NL:GHARL:2013:CA3732 en ECLI:NL:GHSHE:2014:3682.

223 Meer voorbeelden: ECLI:NL:HR:2012:BW4254 (Taxichauffeur die in het donker, ter plaatse bekend, veel te hard en zonder ontheffing op een trambaan een eerder waargenomen voetganger aanrijdt); ECLI:NL:HR:2011:BP2208 (Vrachtwagenchauffeur staat stil naast fietsster, slaat rechtsaf zonder zich er voldoende van te vergewissen of het slachtoffer nog naast hem staat, omdat hij inde veronderstelling verkeerde dat zij al rechtsaf was geslagen); ECLI:NL:GHSHE:2012:BX6182; ECLI:NL:GHARN:2010:BL9481.

Deze passage wijst op het bestaan van een algemene *Garantenstellung* geldend voor alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen.<sup>224</sup> Vanwege het feit dat de overheid geen hoge eisen stelt aan bestuurders – hun rijvaardigheid wordt na het behalen van het rijbewijs nooit meer getest – is deze *Garantenstellung* wel minder zwaar dan die voor een verpleegster, beroepschauffeur of andere functionaris.<sup>225</sup>

6.3.3.3. *Alcohol of drugs*

De Hoge Raad stelde in ECLI:NL:HR:2014:3616 expliciet vast dat alcohol- of middelengebruik alleen niet voldoende is voor de vaststelling van de aanmerkelijke schuld, maar het kan er wel een belangrijke bijdrage aan leveren. In de woorden van de Hoge Raad (overweging 4.4):

*Opmerking verdient evenwel dat de vaststelling van, kort gezegd, uitsluitend dergelijk gebruik – hetwelk blijkens art. 175, derde lid, WVV 1994 zelfstandig tot een aanzienlijke verhoging van het strafmaximum van art. 6 WVV 1994 leidt – doorgaans onvoldoende zal zijn voor het oordeel dat sprake is van schuld in de zin van art. 6 WVV 1994, zoals dit ook geldt voor de in art. 175, tweede lid, WVV 1994 opgenomen bijzondere schuldvorm roekeloosheid (...). Blijkens de hierboven weergegeven overweging van het hof doet zo een geval zich hier echter niet voor.*

In deze zaak had de verdachte een aanzienlijke hoeveelheid alcohol genuttigd en was vervolgens achterop een andere auto gereden. De schuld bestond niet alleen uit het alcoholgebruik, maar ook uit een tweede component, namelijk het met volle snelheid en zonder remmen achterop de auto van het slachtoffer botsen.<sup>226</sup>

6.3.3.4. *Overige factoren die medebepalend zijn voor vaststelling gewone culpa*

Bekendheid met de (gevaarlijke) verkeerssituatie ter plaatse. Indien de bestuurder bekend is met de onoverzichtelijke of gevaarlijke verkeerssituatie op de plaats van het ongeval, dan kan dit bijdragen aan de vaststelling van gewone culpa. De wetenschap dat ter plaatse regelmatig aanrijdingen plaatsvinden, dat de verkeerssituatie onoverzichtelijk of gevaarlijk is of dat zich daar vaak zwakke verkeersdeelnemers bevinden moet leiden tot extra voorzichtigheid.<sup>227</sup>

224 Zie ook ECLI:NL:GHARL:2013:10045 waarin het hof bepaalde dat '[v]an een bestuurder van een auto mag worden verwacht dat hij zijn snelheid dusdanig regelt dat hij tijdig kan stoppen voor al dan niet voorrangsgerechtigd ander verkeer, dergelijk verkeer tijdig kan waarnemen en voorrang verleent aan voorrangsgerechtigd verkeer. Bij een situatie als de onderhavige, het naderen van een gelijkwaardige kruising binnen de bebouwde kom terwijl het schemerde en rond een tijdstip waarop zwakke en niet altijd goed zichtbare verkeersdeelnemers te verwachten zijn, mag extra oplettendheid en voorzorg worden verwacht.' Zie ook ECLI:NL:GHARN:2011:BQ1934. Aan overige verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, hoeven niet dergelijke hoge kwaliteitseisen te worden gesteld, omdat van hen niet hetzelfde verkeersinzicht hoeft te worden verwacht (Pontiers, 2016, p. 22).

225 Zie bijvoorbeeld Vellinga (ECLI:NL:PHR:2004:AO5822).

226 Alcohol speelde ook een medebepalende rol in ECLI:NL:HR:2014:3105; ECLI:NL:GHAMS:2016:1981; ECLI:NL:GHSHE:2008:BF9534; ECLI:NL:HR:2008:BD0709 (Bleichrodt overigens contrair, omdat volgens hem ook een niet-beschonken bestuurder hetzelfde zou zijn overkomen, ECLI:NL:PHR:2008:BD0709). In ECLI:NL:HR:2014:2064 en ECLI:NL:GHARL:2013:9058 stond het gebruik van GHB centraal. Hoewel alcoholgebruik dus een belangrijke medebepalende factor kan zijn voor de vaststelling van culpa, is ze niet altijd doorslaggevend, zelfs niet in combinatie met een overtreding van de maximumsnelheid. In de zaak zoals beschreven in ECLI:NL:PHR:2015:2473 reed een bestuurder onder invloed van alcohol en met hogere snelheid dan toegestaan ter hoogte van een oversteekplaats een voetgangster aan. Uit de bewijsmiddelen bleek echter dat hij door groen licht reed en dat de voetgangster plotseling de oversteekplaats was opgestapt op het moment dat verdachte haar al heel dicht was genaderd. Onder deze omstandigheden was een aanrijding niet te voorkomen, zelfs niet als verdachte nuchter was geweest en zich aan de maximumsnelheid had gehouden.

227 Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:HR:2009:BK0021; ECLI:NL:HR:2014:3105; ECLI:NL:GHAMS:2013:BZ0343; ECLI:NL:HR:2012:BY4835; ECLI:NL:GHARN:2011:BQ1934; ECLI:NL:GHARN:2011:BQ4032; ECLI:NL:GHSGR:2009:Bl0239.

De bestuurder is immers een 'gewaarschuwd mens'. Onder omstandigheden betekent dit zelfs dat een bestuurder die zich aan de maximale snelheid houdt, toch langzamer had moeten rijden.<sup>228</sup>

Vrij of belemmerd zicht. Opvallend genoeg kunnen zowel vrij als belemmerd zicht bijdragen aan het bewijs van aanmerkelijke schuld.<sup>229</sup> Indien de bestuurder vrij zicht had, wordt hem verweten dat hij het slachtoffer te laat of geheel niet opmerkte, terwijl de aanwezigheid van zicht belemmerende omstandigheden hem hadden moeten aanzetten tot grotere voorzichtigheid. In het ene geval wordt de bestuurder onoplettendheid verweten, terwijl in het andere eerder sprake is van onvoorzichtigheid.<sup>230</sup>

Bijzondere omstandigheden. Sommige verkeerssituaties zijn structureel gevaarlijk, terwijl in andere gevallen het gevaar wordt veroorzaakt door tijdelijke of bijzondere omstandigheden. Hiervan was bijvoorbeeld sprake in ECLI:NL:HR:2014:352. In deze zaak besloot de verdachte om op 1 januari 2010 om 00.25 's nachts te gaan rijden, terwijl op dat moment nog volop vuurwerk werd afgestoken op straat. In plaats van zijn snelheid aan te passen aan deze bijzondere omstandigheid, reed verdachte met 40 à 50 km per uur over de weg. Toen hij plotseling naar links stuurde kwam hij op een verdrijvingsvlak terecht waar het slachtoffer vuurwerk stond af te steken. Volgens het Hof neemt een automobilist die zeer kort na de jaarwisseling door de stad gaat rijden 'een bijzondere verantwoordelijkheid op zich'. Op dat tijdstip is het immers voorzienbaar dat er veel feestende mensen op straat zijn, die enkel op het vuurwerk letten. Verdachte had hier op moeten anticiperen.<sup>231</sup>

Ook slechte weersomstandigheden kunnen aanleiding geven tot de noodzaak het rijgedrag aan te passen. In ECLI:NL:HR:2010:BM9407 bepaalde de Hoge Raad dat de verdachte, die tijdens een storm met zware windstoten en regenval reed, zijn snelheid had moeten matigen. Het wordt als een feit van algemene bekendheid gezien dat bij dergelijke weersomstandigheden het risico van koersafwijkingen – door bijvoorbeeld een rukwind – afneemt bij lagere snelheden.<sup>232</sup>

Bijzondere manoeuvres. In geval van het verrichten van bijzondere manoeuvres wordt extra alertheid van de bestuurder verwacht. In ECLI:NL:GHARN:2009:BK7447 stond verdachte stil op een rechte weg met de intentie zijn auto te keren. In zijn achteruitkijkspiegel had hij eerder een motorrijder gezien, maar tijdens het inzetten van de manoeuvre zag hij hem niet meer. De bestuurder veronderstelde dat de motorrijder eerder was afgeslagen en zette zijn manoeuvre door, waarna een botsing ontstond. Op het verweer van verdachte dat de motor zich waarschijnlijk in zijn dode hoek,

228 Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:PHR:2015:686. De Hoge Raad heeft zich hier overigens inhoudelijk niet over uitgelaten (artikel 81 RO; ECLI:NL:HR:2015:1351).

229 Voor enkele voorbeelden waarin sprake was van 'vrij zicht', zie ECLI:NL:HR:2014:3105; ECLI:NL:GHAMS:2013:BZ0343; ECLI:NL:HR:2016:303; ECLI:NL:HR:2009:BG9142 en ECLI:NL:GHSGR:2009:Bl0239 (verdachte had vanuit zijn positie als vrachtwagenchauffeur in zijn cabine juist de file voor hem moeten opmerken). Van belemmerd zicht of een onoverzichtelijke situatie was juist sprake in ECLI:NL:HR:2004:AO6452; ECLI:NL:GHARL:2013:9058 (ontbreken van daglicht, regenval en nat wegdek).

230 In ECLI:NL:GHARL:2013:10043 werd de culpa via beide routes aangevlogen. In deze zaak wilde een automobilist rechts afslaan, maar vanwege beslagen ruiten was zijn zicht verminderd. Als gevolg hiervan reed hij een rechtdoor gaande brommer aan. Ter zitting werd gediscussieerd over de mate waarin de ruiten van de auto beslagen waren en in hoeverre dit het zicht van verdachte had belemmerd. Voor het hof was deze discussie irrelevant. Indien de ruiten nog voldoende zicht boden, dan lag de oorzaak van het ongeval in onoplettendheid bij verdachte, indien zijn zicht wel significant was belemmerd, dan lag de oorzaak in verdachtes onvoorzichtigheid.

231 Overigens concludeert Spronken contrair (ECLI:NL:PHR:2013:2546).

232 In ECLI:NL:GHARL:2013:10045 had de verdachte vanwege de schemering rekening moeten houden met het feit dat zwakke verkeersdeelnemers minder zichtbaar zouden zijn. Ook had hij zijn snelheid tot onder het daar geldende maximum moeten brengen. ECLI:NL:GHARN:2011:BQ4036 (Verdachte nadert een kruising met hogere snelheid dan toegestaan en vanwege de omstandigheden – beperkt verlicht en nat wegdek – verantwoord) ECLI:NL:GHAMS:2016:1981 (In het donker rijdend en onder invloed van alcohol tegen een geleiderail aanrijden); ECLI:NL:GHARL:2016:5610 (Rijden in het donker, in een woonwijk met beslagen ruiten).

had bevonden, overwoog het hof dat de verdachte ‘juist bij deze bijzondere verrichting’ extra voorzichtig had moeten zijn, helemaal nu hij de motorrijder eerder in de achteruitkijkspiegel had waargenomen.<sup>233</sup>

Kwetsbare slachtoffers. Wanneer het slachtoffer als ‘kwetsbaar’ kan worden gekwalificeerd, dan kan dit bijdragen aan de vaststelling van de aanmerkelijke schuld. In ECLI:NL:HR:2006:AU3447 dacht een buschauffeur te hebben gezien dat een fietsende moeder en haar eveneens fietsende vijfjarige kindje voor zijn bus langs waren overgestoken. Wat de chauffeur niet wist, was dat het vijfjarige slachtoffertje tijdens het oversteken was gevallen. Vanuit zijn positie en vanwege zijn geringe gestalte had de buschauffeur beperkt zicht op het wegdek. Toen hij vervolgens de moeder een handgebaar zag maken – zij wenste daarmee de buschauffeur te waarschuwen voor het gevallen kind – interpreteerde hij dit gebaar abusievelijk als teken dat hij veilig kon doorrijden. Het kindje werd overreden en overleed.

Het hof overwoog dat een kind dat aan het verkeer deelneemt ‘bijzonder kwetsbaar’ is. Dit gegeven brengt mee dat andere weggebruikers ‘extra alert’ moeten zijn. In dit geval had de buschauffeur moeten wachten tot hij met eigen ogen had gezien dat het kind was overgestoken. De Hoge Raad was het hiermee eens.<sup>234</sup>

Maar ook wanneer het niet één specifiek slachtoffer betreft, maar in zijn algemeenheid rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van zwakke deelnemers als fietsers – bijvoorbeeld in de buurt van een woonwijk – dienen bestuurders extra oplettendheid te betrachten en voorzorgsmaatregelen te nemen.<sup>235</sup>

Black-out of verminderd bewustzijn. Sinds het Black-out arrest komt het een enkele keer voor dat de verdachte zich verweert met een beroep op een tijdelijk verlies van bewustzijn. Dit tast, indien juist, de vermijdbaarheid van de culpa aan. Afhankelijk van het bewijsmateriaal gaan rechters hier al dan niet in mee.<sup>236</sup> Een beroepschauffeuse die vanwege een black-out een ernstig ongeval veroorzaakte werd echter niet verdisculpeerd, omdat zij enkele weken tevoren te horen had gekregen dat zij mogelijk leed aan lokatiegebonden epilepsie.<sup>237</sup>

## 6.4. Gewone culpa in het commune strafrecht

Bij de culpose artikelen 307 en 308 Sr gebruikt de Hoge Raad dikwijls de frase dat schuld ‘wordt bepaald door de manier waarop die schuld in de tenlastelegging nader is geconcretiseerd’. Zij is voorts ‘afhankelijk van het geheel van de gedragingen van de verdachte, de aard en de ernst daarvan en de overige omstandigheden van het geval.’<sup>238</sup>

<sup>233</sup> Zie ook ECLI:NL:HR:2002:AE4201 (Achteruit rijden op een kruising, daarbij een zich op de kruising bevindende fietser niet voor laten gaan) en ECLI:NL:GHSHE:2012:BX4959 (De bestuurder van een veegwagen rijdt achteruit, zonder op de achteruitrijdcamera te kijken en overrijdt een meisje en haar fiets).

<sup>234</sup> A-G Knigge overigens contrair (ECLI:NL:PHR:2006:AU3447) omdat het hier een wel heel uitzonderlijke situatie betreft en de chauffeur op het gebaar van de vrouw af had mogen gaan (verschoonbare dwaling).

<sup>235</sup> Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:GHARL:2013:10045; ECLI:NL:GHSHE:2009:BK6802 (Verdachte reed op een weg waarvan hij wist dat daar vaak grote groepen fietsende schoolkinderen reden).

<sup>236</sup> In ECLI:NL:HR:2012:BY4835 werd een dergelijk verweer afgewezen, terwijl in ECLI:NL:GHARN:2009:BI2109 wel sprake was van verontschuldigbare onmacht.

<sup>237</sup> ECLI:NL:GHAMS:2012:BV8205.

<sup>238</sup> Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:HR:2010:BL5630; ECLI:NL:HR:2012:BU2878.

Dat deze combinatie van factoren ook bij commune delicten soms tot onvoorspelbare uitkomsten kan leiden, blijkt uit zaken waarin de advocaten-generaal wel tot bewijs van schuld concludeerden, terwijl de Hoge Raad hier geen aanleiding voor zag.<sup>239</sup>

### 6.4.1. Overtreding van ‘veiligheidsvoorschriften’

Zoals we hierboven zagen is in geval van verkeersdelicten de gewone culpa in hoge mate geobjectievaard. Hoewel de enkele overtreding van een verkeersvoorschrift onvoldoende is voor vaststelling van de ‘aanmerkelijke mate van schuld’ wordt dat niveau, dankzij bijkomende omstandigheden, relatief snel gehaald. Bij commune delicten is soms ook sprake van schending van voorschriften. Toch is het de vraag of overtreding van dergelijke ‘commune’ veiligheidsvoorschriften in dezelfde mate medebepalend is voor het bewijs van schuld als bij verkeersdelicten.

Illustratief hiervoor is het ‘Kampvuur te Castricum’ arrest.<sup>240</sup> In deze zaak had de verdachte tijdens een schoolkamp een kampvuur aangelegd op het strand van Castricum. Toen het vuur dreigde te doven, probeerde verdachte het vuur eerst aan te wakkeren met papier – tevergeefs – waarna hij besloot wasbenzine over het vuur te gieten. Dit terwijl de vlammen nog zichtbaar waren. Als gevolg hiervan kwamen vlammen in de fles wasbenzine, schoot de fles naar achteren en ontstond een horizontale steekvlam in de richting van drie aanwezige schoolkinderen. Hun kleren vlogen in brand en zij liepen ernstige brandwonden op.

Tijdens de zitting verklaren twee deskundigen dat dergelijke effecten – en dan vooral de horizontale steekvlam – door hen niet waren voorzien. Deze effecten waren bovendien ook niet uit de literatuur bekend. Naar aanleiding van deze verklaringen concludeert het hof dat de verdachte – een gemiddelde burger – deze gevolgen dus ook niet had kunnen en moeten voorzien en spreekt de verdachte vrij.

Advocaat-Generaal Knigge besteedt in zijn conclusie ruim aandacht aan het feit dat de verdachte de waarschuwingen op de fles negeerde. Volgens hem handelde verdachte daarmee in strijd met een veiligheidsnorm en zou – naar analogie met het verkeersrecht – schuld eenvoudiger kunnen worden vastgesteld. De Hoge Raad besteedt hier echter geen aandacht aan en laat het oordeel van het Hof in stand.

In het Klimwand arrest was het feit dat de verdachte in strijd met het protocol niet constant zijn klimmer in de gaten heeft gehouden ook niet van doorslaggevende betekenis.<sup>241</sup> In deze zaak had verdachte – tegen het veiligheidsprotocol – niet constant zicht gehouden op de klimmer, had hij gesproken met anderen en had hij de zekering losgemaakt zonder te controleren of het slachtoffer al beneden was. Het hof had verdachte desondanks vrijgesproken. Voor het hof was het feit dat de zekeraar in strijd met het protocol niet continu omhoog keek voldoende gecompenseerd doordat hij aan het touw kon voelen hoe hij moest reageren. Het cassatieberoep werd door de Hoge Raad verworpen.

<sup>239</sup> Zie bijvoorbeeld ECLI:NL:HR:2010:BL5630; ECLI:NL:HR:2010:BN7726 (Een man springt op een tafel, springt er weer vanaf en raakt daarbij het hoofd van het slachtoffer).

<sup>240</sup> ECLI:NL:HR:2010:BL5630. Knigge contrair (ECLI:NL:PHR:2010:BL5630).a

<sup>241</sup> ECLI:NL:HR:2012:BU2878. Vegter contrair (ECLI:NL:PHR:2012:BU2878).

In een derde zaak werkte juist het feit dat de veiligheidsvoorschriften *zelf* niet eenduidig waren geregeld in het voordeel van verdachte. In deze zaak werd een verdachte vervolgd die tijdens de Landmachtdagen meewerkte aan een helikopterdemonstratie.<sup>242</sup> Terwijl de helikopter 30 meter boven de grond hing, daalden enkele militairen via een afdaallijn naar beneden. Het was de taak van verdachte om, zodra de militairen op de grond waren aanbeland, eventueel nog vastzittende afdaallijnen los te snijden. Bij één militair had hij de afdaallijn echter niet helemaal doorgesneden. Verdachte zag dit niet en gaf aan de piloten door dat zij konden opstijgen. Voordat men in de gaten kreeg dat er nog een persoon aan de helikopter vastzat, was het slachtoffer al de lucht in ‘gekatapulteerd’, tegen de grond geslagen en enige tijd over de grond meegesleurd. Tijdens de behandeling van de zaak overwoog het hof dat de afdaalprocedures – en met name de niet gebruikelijke methode van losmaken – niet eenduidig waren geregeld. Bovendien voorzagen de procedures niet in een controlemoment. Hoewel verdachte een fout heeft gemaakt werd deze mede in de hand gewerkt door de ‘organisatorische omgeving’ waarin hij moest werken. Onder deze omstandigheden kon het ongeval verdachte niet worden aangerekend.<sup>243</sup>

Overtreding van veiligheidsvoorschriften speelden wel een belangrijke rol in ECLI:NL:HR:2015:952. In deze zaak had verdachte een zogenaamde ‘speedbom’ verstrekt aan het 17-jarige slachtoffer. Na het innemen van de drugs kreeg het slachtoffer last van acuut nier- en leverfalen en moest het slachtoffer meer dan tien weken in het ziekenhuis verblijven. De verdachte zelf gebruikte regelmatig drugs en kon bijgevolg worden beschouwd als ‘een gemiddelde drugsgebruiker’. Omdat de verdachte die dag zelf ook drugs uit dezelfde voorraad had gebruikt – wat bij haar niet tot klachten had geleid – kon zij volgens het hof niet voorzien dat het verstrekken van diezelfde drugs aan het slachtoffer een onaanvaardbaar gezondheidsrisico met zich mee zou brengen. De Hoge Raad is het hier niet mee eens en casseert de uitspraak van het hof. Hij baseert zich hierbij onder andere op het feit dat het verstrekken van amfetamine is verboden in de Opiumwet, omdat het gebruik van deze drugs als een onaanvaardbaar risico voor de volksgezondheid wordt gezien.

Tenslotte kunnen onder deze noemer ook de vaarincidenten worden geplaatst. In de geselecteerde zaken betreffende ongelukken te water was telkens sprake van overtreding van vaarvoorschriften – varen met te hoge snelheid, onder invloed van alcohol – en deze factoren droegen in belangrijke mate bij aan de vaststelling van schuld.<sup>244</sup> Zij lijken wat dat betreft het meest op de verkeerszaken.

### 6.4.2. Garantenstelling

Garantenstelling is ook bij bepaalde commune zaken van belang, bijvoorbeeld bij ongevallen in de klimsport. In deze zaken traden problemen op bij het omdoen van de klimgordel of het zekeren van het slachtoffer door een fout van de zekeraar of kliminstructeur, waarna het ongezekerde slachtoffer van grote hoogte naar beneden stortte. Doorgaans vinden de rechters dat op iemand die optreedt als zekeraar of kliminstructeur een bijzondere verantwoordelijkheid rust, waardoor strengere

<sup>242</sup> ECLI:NL:HR:2012:BW7948.

<sup>243</sup> In ECLI:NL:HR:2010:BN2292 stond een bedrijf dat zogenaamde ‘Rhino’ ritten verzorgde terecht. Het feit dat het feitelijk controleren van veiligheidsgordels geen onderdeel uitmaakte van de standaardveiligheidsprocedure kon in dit geval verdachte wel worden aangerekend.

<sup>244</sup> Zie ECLI:NL:HR:2013:BZ4474 en ECLI:NL:GHARN:2011:BV2000. In ECLI:NL:GHARN:2011:BV2000 speelde tevens het feit dat verdachte niet voortdurend zicht had op zijn voorligger een rol.

gedragsmaatstaven mogen worden aangelegd.<sup>245</sup> Toch leidt dit niet altijd tot de uitkomst dat sprake is van schuld.<sup>246</sup>

Zelfs eigen ervaring met drugsgebruik kan aanleiding zijn tot het vaststellen van een bijzondere zorgplicht. Dit was bijvoorbeeld het geval in het eerder besproken arrest ECLI:NL:HR:2015:952 (‘speedbom’). Hoewel het hof de verdachte nog had vrijgesproken, onder andere omdat zij zelf veel ervaring had met drugsgebruik, was de Hoge Raad het hier niet mee eens. Juist omdat verdachte een ‘gemiddelde drugsgebruiker’ was en in die hoedanigheid amfetamine verstrekke aan een minderjarige persoon had het hof beter moeten motiveren waarom het verstrekken van een ‘speedbom’ niet een onaanvaardbaar risico met zich bracht.<sup>247</sup> Oftewel, juist vanwege haar hoedanigheid als ervaringsdeskundige had verdachte beter op de hoogte moeten zijn van de risico’s en mochten aan verdachte hogere eisen worden gesteld.<sup>248</sup>

### 6.4.3. Spelexceptie

De Hoge Raad heeft in het Minerva arrest bepaald dat er doorgaans minder snel sprake is van schuld, wanneer de gedraging heeft plaatsgevonden in een min of meer reguliere spel- of sportsituatie.<sup>249</sup> Indien iemand echter gedragingen verricht die ‘zozeer buiten de regels van het spel vallen’ en die zodanig gevaarzettend zijn met het oog op het opgetreden letsel, dat er geen sprake meer is van normale speluitoefening, dan gaat de spelexceptie niet op.<sup>250</sup>

### 6.5. Conclusie

Getuige de uitgebreide discussies in de geselecteerde zaken en het feit dat de advocaten-generaal met zekere regelmaat afwijkend concluderen, lijkt de gewone culpa tot op zekere hoogte een ongrijpbaar concept.<sup>251</sup> De invulling hiervan is zeer casuïstisch bepaald. Hierdoor is de ondergrens van de culpa niet geheel helder afgebakend en ook de grens tussen ‘aanmerkelijke’ en ‘grove’ schuld is betrekkelijk. Dit maakt het soms lastig te voorspellen welke kant de Hoge Raad op zal gaan.

Volgens Wolswijk is pas sinds 2000 een serieuze discussie over de ondergrens van de culpa ontstaan en de vraag of één overtreding volstaat voor schuld in de zin van artikel 6 WVV.<sup>252</sup> Daarvoor werd het nauwelijks als een probleem ervaren. Wolswijk speculeert dat deze discussie wellicht aanleiding is geweest voor de Hoge Raad om een en ander te verduidelijken in het Black-out arrest.

<sup>245</sup> Bijvoorbeeld ECLI:NL:RBAMS:2010:BL8301 (In dit geval was slechts sprake van een ‘moment van onoplettendheid’, maar door Garantenstelling toch veroordeling); ECLI:NL:RBHAA:2008:BD7925; ECLI:NL:RBMAA:2003:AF6905.

<sup>246</sup> Zie bijvoorbeeld het Klimwand arrest (ECLI:NL:HR:2012:BU2878).

<sup>247</sup> Zo ook A-G Aben (ECLI:NL:PHR:2015:435).

<sup>248</sup> Verder zijn er voorbeelden van de grotere zorgplicht van een ‘goed zeeman’ (ECLI:NL:GHARN:2011:BV2000).

<sup>249</sup> De door de verdediging opgeworpen spelexceptie wierp in het Minerva arrest echter weinig vruchten af (ECLI:NL:HR:2006:AX9178). Hierin hadden leden van een studentenvereniging een 1000 kg zware tafel als stormram gebruikt om een deur open te beuken (in het kader van het zogenaamde ‘leestafel zooien’). Enkele bestuursleden moesten op hun beurt voorkomen dat zij in deze opzet slaagden. Dit keer kwam een bestuurslid klem te zitten en raakte vrij ernstig gewond. Tijdens vergelijkbare ‘spellen’ waren al eerder mensen gewond geraakt. Verder verkeerden de deelnemers onder invloed van alcohol en vond een en ander plaats in een krappe ruimte. Het hof oordeelde dat in case zeker geen sprake was van een reguliere sport- en spelsituatie, vanwege het zeer gevaarzettend karakter en het gebrek aan een door duidelijke spelregels afgebakend spel.

<sup>250</sup> Zie ECLI:NL:GHAMS:2007:BB0156 waarin een amateurvoetballer een tegenstander tackled met een gebroken onderbeen tot gevolg.

<sup>251</sup> We sluiten niet uit dat ons beeld enigszins is vertekend door het feit dat we in dit hoofdstuk enkel hoger-beroep en cassatiezaken hebben bekeken. Dit zijn per definitie zaken met een feitencomplex dat aanleiding geeft tot discussie. Wellicht vormt de vaststelling van culpa in lagere rechtspraak een minder groot probleem.

<sup>252</sup> Zie Wolswijk (2015), p. 21-22.

Sinds het arrest Tankstation Geervliet wordt algemeen aangenomen dat een enkele verkeersovertreding inderdaad niet volstaat, maar dat ten minste ook sprake moet zijn van bijkomende omstandigheden. Het is dus mogelijk dat zaken die voorheen op basis van artikel 6 WVV zouden zijn afgedaan, nu onder artikel 5 WVV vallen. Vanwege de eis van een bijkomend verwijt is de ondergrens van de culpa mogelijk aangescherpt ten voordele van de verdachte.

Of de drempel inderdaad hoger is gelegd, valt op basis van de bestudeerde jurisprudentie lastig te zeggen. Het algemene beeld wat hieruit wel naar voren komt is dat de vaststelling van verkeerschuld in de rechtspraak doorgaans geen al te grote moeilijkheid vormt, zeker niet wanneer sprake is van meerdere verkeersfouten.<sup>253</sup> Een enkele keer wordt er vrijgesproken voor artikel 6 WVV, maar in de meeste zaken wordt het niveau van de aanmerkelijke schuld wel gehaald. Bij commune zaken lijkt wat dat betreft meer ruimte voor discussie, wellicht door het feit dat de commune context minder is gereguleerd dan de verkeerscontext.<sup>254</sup>

Ondanks de casuïstische inkleuring van het rechtsbegrip, hebben we enkele casus-overstijgende factoren gevonden die van invloed kunnen zijn op het bepalen van de mate van schuld. Zo is bij verkeerszaken de *Garantenstellung* van belang, zowel voor bestuurders van gemotoriseerde voertuigen in het algemeen, als voor professionele bestuurders. Hoewel *Garantenstellung* in commune zaken ook voorkomt, wordt ze daar enkel op beroepsbeoefenaars toegepast en ontbreekt een algemene variant. Hetzelfde geldt voor de overtreding van veiligheidsvoorschriften. Het bestaan van dergelijk voorschriften is een belangrijke aanwijzing dat verdachte het gevaar van bepaald handelen had kunnen voorzien. Bij niet-naleving daarvan komt dan ook al snel de vereiste ‘aanmerkelijke’ mate van schuld in beeld. In de extreem gereguleerde verkeersomgeving is snel sprake van overtreding van verkeersregels, waarmee de schuld voor een groot deel is gegeven. In de commune context zijn niet alle gedragingen aan veiligheidsvoorschriften gebonden of zijn bepaalde veiligheidsvoorschriften minder dwingend – denk aan het klimprotocol in ‘Klimwand’ of de veiligheidsinstructies op de fles wasbenzine in ‘Kampvuur te Castricum’ – en is bijgevolg meer ruimte voor discussie over de voorzienbaarheid van bepaalde gevolgen.

Voor de overige verkeersfactoren hebben we geen commune evenknie kunnen vinden. Dit heeft in veel gevallen te maken met het feit dat deze factoren in de commune context gewoonweg niet relevant zijn – denk aan bekendheid met een gevaarlijke verkeerssituatie, weersomstandigheden of bijzondere manoeuvres – maar in sommige gevallen wordt er mogelijk niet hetzelfde belang aan gehecht.<sup>255</sup> Al met al lijkt het erop dat de drempel van de gewone culpa in verkeerszaken makkelijker wordt geslecht dan in commune zaken.

<sup>253</sup> Anders: Pontier (2016, p. 101).

<sup>254</sup> Dit geldt overigens niet voor vaarincidenten.

<sup>255</sup> Vanwege de beperkte mogelijkheid tot vergelijken blijft dit speculatief. Zo werden in ‘Kampvuur te Castricum’ bijvoorbeeld opvallend weinig woorden vuilgemaakt aan het feit dat verdachte zich in het bijzijn van minderjarige kinderen onvoorzichtig had gedragen, terwijl dit in verkeerszaken vrijwel standaard wordt meegewogen. Daarentegen speelde de jonge leeftijd van het slachtoffer in ‘Speedbom’ wel een medebepalende rol.

## Hoofdstuk 7

### Strafmaxima en beleid

#### 7.1. Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is de rechtspraak geanalyseerd. Uit deze analyse bleek dat de drie centrale concepten – voorwaardelijk opzet, roekeloosheid en aanmerkelijke schuld – vooral in de jurisprudentie verder zijn ontwikkeld en afgebakend. De wetgever gaf slechts een eerste aanzet. Verder toonde de analyse dat de rechters de hogere gradaties van *mens rea* restrictief interpreteren, waardoor ter zake van het veroorzaken van een verkeersongeval in de praktijk niet snel wegens voorwaardelijk opzet of roekeloosheid wordt veroordeeld. Dit geldt voor verkeerszaken nog meer dan voor commune culpose zaken. Deze terughoudendheid heeft gevolgen voor de kwalificatie van het delict en daarmee voor de toepasselijke strafmaxima: de lagere strafmaxima verbonden aan culpose delicten en aan ‘kale’ culpa komen eerder in beeld dan de hogere strafmaxima voor doleuze feiten of gekwalificeerde vormen van culpa. Dit heeft consequenties voor de uiteindelijke straf, die logischerwijs ook lager zal uitvallen.

Naast de inhoudelijke interpretatie van cruciale rechtsbegrippen, spelen echter ook andere factoren een belangrijke rol bij de bepaling van de strafeis en het strafvonnis in een specifieke zaak, zoals relevante wet- en regelgeving en beleidsdocumenten van het OM en de zittende magistratuur. In dit hoofdstuk richten we ons op de wettelijke strafmaxima, het strafvorderingsbeleid van het OM en de richtlijnen van de rechters ten aanzien van de geïndiceerde straffen in verkeerszaken en commune strafzaken op basis van de artikelen 308 en 307 Sr. Hierbij zal tevens aandacht worden besteed aan relevante historische ontwikkelingen ten aanzien van de strafmaxima en het straf(vorderings)beleid.

Achtereenvolgens worden besproken: de wettelijke strafmaxima in artikel 175 WVV en de artikelen 308 en 307 Sr (§ 2); het beleid van het OM ten aanzien van de strafeis in dit type zaken (§3); de oriëntatiepunten voor de straftoemeting van de rechters (§4); en een conclusie (§5).

#### 7.2. Wettelijke strafmaxima

De huidige Wegenverkeerswet kent een lange geschiedenis waarin verschillende keren gehoor is gegeven aan de roep vanuit de samenleving om plegers van verkeersdelicten zwaarder te straffen, zwaarder zelfs dan plegers van commune strafdelicten.<sup>256</sup> Zo werd bij de invoering van de eerste Wegenverkeerswet in 1935 voor fatale verkeersongevallen een hoger strafmaximum gecreëerd (één jaar gevangenisstraf) dan voor het commune ‘dood door schuld’ (9 maanden gevangenisstraf).<sup>257</sup> De laatste wijziging op dit gebied vond plaats in het kader van de Wet herijking strafmaxima, waarbij ook artikel 175 WVV werd herzien. Vóór de inwerkingtreding van deze wet luidde artikel 175 WVV als volgt:

<sup>256</sup> Voor een meer uitgebreide bespreking van de wetsgeschiedenis, zie M.E. Pontier, *Dood door schuld in het verkeer. Grote schuld en roekeloosheid in het verkeersstrafrecht*, Amersfoort: Celsus juridische uitgeverij 2015.

<sup>257</sup> Bij deze wet werd de voorloper van artikel 6 WVV als *lex specialis* van de artikelen 307 en 308 Sr geïntroduceerd. Eveneens werd de strafverzwarende omstandigheid van rijden onder invloed toegevoegd.



### Artikel 175 WVV (oud)

1. Overtreding van artikel 6 wordt gestraft met:
  - a. gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander wordt gedood;
  - b. gevangenisstraf van ten hoogste een jaar of geldboete van de derde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander lichamelijk letsel wordt toegebracht.
2. Indien degene die schuldig is aan een van de in het eerste lid genoemde feiten, verkeerde in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste of tweede lid, dan wel na het feit niet heeft voldaan aan een bevel gegeven krachtens artikel 163, tweede, zesde, achtste of negende lid, of indien een van de in het eerste lid genoemde feiten is veroorzaakt of mede is veroorzaakt doordat hij een krachtens deze wet vastgestelde maximumsnelheid in ernstige mate heeft overschreden, wordt hij gestraft met:
  - a. gevangenisstraf van ten hoogste negen jaren of geldboete van de vijfde categorie in het geval, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a;
  - b. gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie in het geval, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b.

Per 1 februari 2006 is dit veranderd in:

### Artikel 175 WVV (nieuw)

1. Overtreding van artikel 6 wordt gestraft met:
  - a. gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander wordt gedood;
  - b. gevangenisstraf van ten hoogste een jaar en zes maanden of geldboete van de vierde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander lichamelijk letsel wordt toegebracht.
2. Indien de schuld bestaat in roekeloosheid, wordt overtreding van artikel 6 gestraft met:
  - a. gevangenisstraf van ten hoogste zes jaren of geldboete van de vijfde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander wordt gedood;
  - b. gevangenisstraf van ten hoogste drie jaren of geldboete van de vierde categorie, indien het een ongeval betreft waardoor een ander lichamelijk letsel wordt toegebracht.
3. Indien de schuldige verkeerde in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste, tweede of derde lid, dan wel na het feit niet heeft voldaan aan een bevel, gegeven krachtens artikel 163, tweede, zesde, achtste of negende lid, of indien het feit is veroorzaakt of mede is veroorzaakt doordat hij een krachtens deze wet vastgestelde maximumsnelheid in ernstige mate heeft overschreden, dan wel zeer dicht achter een ander voertuig is gaan rijden, geen voorrang heeft verleend of gevaarlijk heeft ingehaald kunnen de in het eerste en tweede lid bepaalde gevangenisstraffen met de helft worden verhoogd.

Wanneer we het oude artikel 175 WVV afzetten tegen de huidige wettekst, dan valt een aantal verschillen op. Naast de introductie van roekeloosheid als strafverzwarende factor in het tweede lid werd ook het strafmaximum voor verkeersongevallen die lichamelijk letsel ten gevolge hebben verhoogd. In plaats van een maximale gevangenisstraf van één jaar of een geldboete van de derde categorie onder het oude 175 WVV kan nu een maximale gevangenisstraf van één jaar en zes maanden of een geldboete van de vierde categorie worden opgelegd (artikel 175 lid 1 sub b WVV). Aan de lijst gedragingen die zelfstandig leiden tot een verhoging van het strafmaximum zijn bovendien enkele gedragingen toegevoegd. Voortaan kunnen ook bumperkleven, het niet verlenen van voorrang en gevaarlijk inhalen zwaarder worden bestraft (artikel 175 lid 3 WVV).

Echter, niet alle veranderingen hebben een strafverhogende werking. De aparte strafverzwarende gedragingen in artikel 175 lid 3 WVV kenden vóór de inwerkingtreding van het nieuwe artikel 175 WVV namelijk een veel hoger strafmaximum: een maximale gevangenisstraf van maar liefst 9 jaar voor een dodelijk ongeval en drie jaar voor een ongeval waarbij anderen gewond zijn geraakt. Anders gezegd, onder de oude wetgeving betekenden deze strafverzwarende gedragingen een verdrievoudiging van de maximumstraf (+200%), terwijl deze momenteel slechts met de helft mag worden verhoogd (+50%). Vanwege deze wijziging kan het wettelijk strafmaximum van 9 jaar gevangenisstraf enkel nog worden bereikt in de meest extreme gevallen, waarin sprake is van een dodelijk ongeval, bijzondere strafverzwarende omstandigheden en schuld in de zin van roekeloosheid (art. 175 lid 2 sub a jo. art. 175 lid 3 WVV).

Deze aanzienlijke matiging van de maximumstraffen op gedragingen uit het derde lid van artikel 175 WVV had onder andere te maken met de wetsystematiek en de verhouding met andere strafmaxima uit het Wetboek van Strafrecht. De oorspronkelijke verdrievoudiging van het strafmaximum week namelijk af van de gebruikelijke verhoging bij kwalificerende omstandigheden.<sup>258</sup> Er was volgens de wetgever sprake van een scheefgroei. Bovendien werd de oude regeling in de strafrechtelijke literatuur als ‘te fors en te extreem’ beschouwd.<sup>259</sup>

De strafmaxima op de commune culpoze delicten, artikel 307 en 308 Sr, werden bij de Wet herijking strafmaxima wel over de gehele linie verhoogd. Op dood door schuld staat voortaan een maximale gevangenisstraf van twee jaar (voorheen negen maanden) en zwaar lichamelijk letsel door schuld kent een maximale strafbedreiging van één jaar gevangenisstraf (voorheen zes maanden).

### 7.3. Strafvorderingsbeleid OM

Hoewel de wettelijke strafmaxima zeker richtinggevend zijn in de bepaling van de specifieke strafeis – ze zijn een uitdrukking van de ernst van het delict – wordt de maximale straf in de praktijk zelden geëist, dan wel opgelegd.<sup>260</sup> Het strafforderingsbeleid van het OM is op dat punt waarschijnlijk van grotere invloed.

Op basis van artikel 130 lid 4 Wet op de Rechterlijke Organisatie mag het College van Procureurs-Generaal bindende aanwijzingen geven met betrekking tot de taken en bevoegdheden van het OM. Richtlijnen maken deel uit van deze aanwijzingen.<sup>261</sup> Ze dienen als uitgangspunt voor de bepaling van de strafeis van diverse soorten misdrijven. Het strafforderingsbeleid van het OM inzake verkeersongevallen is vastgelegd in de Richtlijn voor straffordering verkeersongevallen en verlaten plaats ongeval (2015Ro22).<sup>262</sup>

In de context van artikel 6 WVV maakt het OM in de Richtlijn een onderscheid tussen drie vormen van schuld. Dit zijn, in oplopende mate van ernst, ‘aanmerkelijke schuld’, ‘ernstige schuld’ en ‘zeer hoge mate van schuld’. Hierbij wordt in een voetnoot aangetekend dat een ‘zeer hoge mate van schuld’ niet gelijk staat aan ‘roekeloosheid’. Van deze laatste, vierde, schuldvorm is volgens de

<sup>258</sup> Kamerstukken II 2001/02, 28484, nr. 3, p. 13.

<sup>259</sup> Kamerstukken II 2001/02, 28484, nr. 3, p. 13.

<sup>260</sup> Kamerstukken II 2001/02, 28484, nr. 3, p. 4.

<sup>261</sup> Deze aanwijzingen zijn recht in de zin van artikel 79 RO.

<sup>262</sup> Richtlijn voor straffordering verkeersongevallen en verlaten plaats ongeval (2015Ro22), Stcrt 2015, 4246.

Richtlijn slechts ‘in zeer uitzonderlijke gevallen’ sprake. Roekeloosheid valt daarmee buiten het gestandaardiseerde regime van de Richtlijn. In deze gevallen dient maatwerk te worden geleverd.

Dit betekent dat er in de OM-praktijk maar liefst *vier schuldgradaties* bestaan: 1) aanmerkelijke schuld, 2) ernstige schuld, 3) zeer hoge mate van schuld en 4) roekeloosheid. Dit was anders onder de oude Richtlijn.<sup>263</sup> De voorganger van de huidige Richtlijn kende *slechts drie gradaties*: 1) aanmerkelijke verkeersfout, 2) grove verkeersfout en 3) wegpiraterij / roekeloos rijden.

Helaas ontbreekt in de huidige Richtlijn iedere toelichting over de manier waarop de schuldgradaties dienen te worden geïnterpreteerd.<sup>264</sup> Hoe onderscheidt bijvoorbeeld een zaak waarin sprake is van ‘ernstige schuld’ zich van een zaak waarin de verdachte wordt verweten ‘aanmerkelijke schuld’ aan het ongeval te hebben gehad? En hoe verhoudt de ‘zeer hoge mate van schuld’ zich tot ‘roekeloosheid’?

Volgens Simmelink was de introductie van de vierde schuldgradatie ‘zeer hoge mate van schuld’ vooral geïnspireerd door de arresten van de Hoge Raad met betrekking tot roekeloosheid.<sup>265</sup> Omdat de kans om roekeloosheid met succes ten laste te leggen aanzienlijk was gedaald, zocht het OM naar een alternatief en dit alternatief werd de ‘zeer hoge mate van schuld’. Qua feitencomplex liggen de zaken waarin sprake is van ‘zeer hoge mate van schuld’ zeer dicht aan tegen zaken waarin de Hoge Raad roekeloosheid heeft afgewezen, maar die door de maatschappij toch als roekeloos worden gezien, aldus Simmelink. De zaken met ‘zeer hoge mate van schuld’ grenzen dus aan de roekeloosheid. Met de nieuwe Richtlijn wil het OM de rechters overhalen in dit soort zaken hoger te straffen, ondanks het feit dat de juridische drempel voor roekeloosheid niet wordt gehaald. Echter, bij gebrek aan officiële toelichting vanuit het OM, weten we niet zeker of de verklaring van Simmelink ook daadwerkelijk het ‘OM-standpunt’ weergeeft.

Ook is er gekozen voor nieuwe terminologie. Voor wat betreft de keuze tussen ‘verkeersfout’ en ‘schuld’ is gekozen voor de term ‘schuld’. Dit is een terechte keuze. Immers de ten laste gelegde schuld kan bestaan uit een samenstelsel van meerdere verkeersfouten. Dit feitencomplex kan vervolgens bestaan uit fouten die als ‘aanmerkelijk’ kunnen gekwalificeerd of als ‘grof’, maar een combinatie van aanmerkelijke en grove verkeersfouten is ook denkbaar. Door de term ‘verkeersfout’ te vervangen door ‘schuld’ wordt het hele samenstel van ernstige en minder ernstige verkeersfouten verdisconteerd in één schuldgradatie. Dit sluit bovendien ook beter aan bij de door de wetgever en rechtspraak gebezigde terminologie.

Maar ook op het gebied van de geïndiceerde strafeis laat het strafvorderingsbeleid van het OM een interessante ontwikkeling zien. In tabel 7.1 zijn de wijzigingen op een rij gezet. Wat opvalt, is dat de huidige Richtlijn in bepaalde situaties een *lagere* straf voorschrijft dan de Richtlijn uit 2014. In tabel 7.1 zijn de indicaties ten aanzien van de strafeis weergegeven voor overtreding van artikel 6 WvW.

263 Richtlijn voor strafvordering verkeersongevallen (2013Ro10), *Stcr* 2013, 35396.

264 Tot voor kort gaf de Aanwijzing verkeersongevallen (2013Ao02) inzicht in de manier waarop het OM concepten als ‘schuld’, ‘roekeloosheid’, ‘opzet’ en ‘causaliteit’ bij verkeersongevallen interpreteerde. Samen met de Richtlijn voor Strafvordering vormde ze het beleidskader waarbinnen het OM in ‘standaardgevallen’ diende te opereren. De Aanwijzing is echter per 1 juni 2015 ingetrokken. Hiermee is het merendeel van de informatie in de Aanwijzing – bijvoorbeeld de toelichting op schuld, opzet en causaliteit – komen te vervallen. Deze toelichting is ook niet terug te vinden in de (meer) algemene uitgangspunten in de nieuwe Aanwijzing kader voor strafvordering en OM- (2015Ao01).

265 Hij heeft dit mondeling toegelicht tijdens een vergadering van de begeleidingscommissie aop 12 mei 2016 te Tilburg.

Hierbij zijn de indicaties uit de huidige Richtlijn (2015) afgezet tegen die uit 2014. In de tabel zijn alle situaties waarin de nieuwe Richtlijn een *lagere* straf(eis) indiceert met lichtgrijs aangegeven. De donkergrijze cellen staan voor situaties waarin het OM qua *strafmaat* weliswaar hoger eist dan vroeger, maar waar het qua *strafsoort* voor een lichtere strafmodaliteit kiest.<sup>266</sup> Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer het OM voor een taakstraf kiest in plaats van een gevangenisstraf.

Nu is een één-op-één vergelijking lastig vanwege de veranderde terminologie. Toch is het op basis van de woordkeuze aannemelijk dat bij de *lagere schuldgradaties* de ‘aanmerkelijke verkeersfout’ uit 2014 ongeveer gelijk staat aan de ‘aanmerkelijke schuld’ uit 2015. Dit blijkt ook uit het feit dat het OM met de nieuwe Richtlijn beter heeft willen aansluiten bij de oriëntatiepunten van de rechters.<sup>267</sup> Als we dan kijken naar de situatie waarin er sprake was van aanmerkelijke schuld aan het ongeval, waarbij het slachtoffer is overleden en er sprake was van zwaar alcoholgebruik of andere strafverzwarende omstandigheden, dan zien we dat de huidige Richtlijn een strafeis van 7 maanden gevangenisstraf voorschrijft. In 2014 werd voor dezelfde situatie nog 9 maanden onvoorwaardelijke gevangenisstraf geïndiceerd. Ook een op basis van aanmerkelijke schuld veroorzaakt ongeval, resulterend in lichamelijk letsel, leidt tegenwoordig slechts tot een strafeis van €1.000 geldboete in plaats van €1.200. Verder blijkt in één oogopslag dat het OM bij de lage schuldgradaties momenteel aanzienlijk vaker voor een lagere strafmodaliteit kiest dan een jaar geleden. Waar vroeger bijvoorbeeld vrijwel altijd een gevangenisstraf werd voorgeschreven, wordt nu regelmatig een taakstraf geëist.

Ook bij de *medium schuldgradaties* is niet 100% zeker of de term ‘ernstige schuld’ synoniem is aan de in 2014 gebezigde term ‘grote verkeersfout’. Toch zijn ook hier aanwijzingen dat deze twee termen wel degelijk overeenkomen.<sup>268</sup> Als de ‘ernstige schuld’ uit 2015 inderdaad overeenkomt met de ‘grote verkeersfout’ uit 2014, dan is het OM in enkele situaties evident milder dan vroeger (de licht grijze cellen). In andere gevallen is de strafmaat weliswaar verhoogd, maar wordt wel voor een lichtere strafsoort gekozen (de donkergrijze cellen).

266 Voor het ‘omrekenen’ van taakstraffen naar vrijheidsstraffen (en terug) wordt aangesloten bij de bepalingen over de vervangende hechtenis. Hierbij staat 1 dag vrijheidsstraf gelijk aan 2 uur taakstraf (zie Aanwijzing taakstraffen (2011Ao27), *Stcr* 2011, 22857).

267 Aldus Joep Simmelink (zie noot 11 hierboven). Over de rechterlijke oriëntatiepunten, zie paragraaf 4 hierna.

268 Het blijkt uit het feit dat de strafindicaties voor geheel gelijk zijn getrokken met de LOVS oriëntatiepunten uit 2013 (zie paragraaf 4). De situatie waarin bijvoorbeeld sprake is van ‘ernstige schuld’, waarin het ongeval heeft geresulteerd in zwaar lichamelijk letsel en er sprake was van zware alcoholinname en/of andere strafverzwarende omstandigheden, daar schrijft de huidige Richtlijn nu bijvoorbeeld 7 maanden gevangenisstraf voor (voorheen 9 maanden). Dit staat gelijk aan de oriëntatiepunten. Eenzelfde uniformering is waarneembaar bij ernstige schuld aan een dodelijk ongeval met medium alcoholinname. Zowel het OM als de rechters zullen inzetten op 12 maanden gevangenisstraf, terwijl het OM voorheen 18 maanden zou hebben geëist. Omdat de LOVS de oriëntatiepunten recent heeft gewijzigd (licht verhoogd voor bepaalde lichtere/medium schuldgradaties) is nu de opmerkelijke situatie ontstaan dat de rechterlijke oriëntatiepunten in bepaalde situaties een hogere straf indiceren dan de OM Richtlijn.

Tabel 7.1. OM Richtlijnen strafeis in 2014 en 2015 voor artikel 6 WVV

| Gevolgen<br>slachtoffer                        | Alcoholgebruik /<br>strafverzwarende<br>omstandigheid                  | Hoge schuldgradatie                        |  | Medium schuldgradatie        |                                 | Lage schuldgradatie               |   |
|--|--|--|--|------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|---|
|  |  | Zeere hoge<br>mate van<br>schuld<br>(2015) | Wegpiraterij/<br>roekeloos<br>rijden<br>(2014) | Ernstige<br>schuld<br>(2015) | Grove<br>verkeersfout<br>(2014) | Aanmerkelijke<br>schuld<br>(2015) | Aanmerkelijke<br>verkeersfout<br>(2014) |
| Lichamelijk<br>letsel,<br>tijdelijke<br>ziekte | Geen alcohol   | 2 mnd GS                                   | 2 mnd GS                                       | 90 uur TS                    | 3 wk GS                         | € 1000 GB                         | € 1200 GB                               |
|  | Alcohol < 570<br>µG/l/1,3‰   | 6 mnd GS                                   | 6 mnd GS                                       | 160 uur TS                   | 2 mnd GS                        | 90 uur TS                         | 3 wk GS                                 |
|  | Alcohol > 570<br>µG/l/1,3‰ en/of<br>strafverzwarende<br>omstandigheden | 7 mnd GS                                   | 9 mnd GS                                       | 3 mnd GS                     | 3 mnd GS                        | 120 uur TS                        | 1 mnd GS                                |
| Zwaar<br>lichamelijk<br>letsel                 | Geen alcohol   | 4 mnd GS                                   | 4 mnd GS                                       | 160 uur TS                   | 2 mnd GS                        | 90 uur TS                         | 3 wk GS                                 |
|  | Alcohol < 570<br>µG/l/1,3‰   | 8 mnd GS                                   | 1 jr GS  | 6 mnd GS                     | 6 mnd GS                        | 160 uur TS                        | 2 mnd GS                                |
|  | Alcohol > 570<br>µG/l/1,3‰ en/of<br>strafverzwarende<br>omstandigheden | 24 mnd GS                                  | 2 jr GS  | 7 mnd GS                     | 9 mnd GS                        | 3 mnd GS                          | 3 mnd GS                                |
| Dood   | Geen alcohol   | 8 mnd GS                                   | 1 jr GS  | 6 mnd GS                     | 6 mnd GS                        | 240 uur TS                        | 2 mnd GS                                |
|  | Alcohol < 570<br>µG/l/1,3‰   | 3 jr GS                                    | 3 jr GS  | 12 mnd GS                    | 18 mnd GS                       | 6 mnd GS                          | 6 mnd GS                                |
|  | Alcohol > 570<br>µG/l/1,3‰ en/of<br>strafverzwarende<br>omstandigheden | 4 jr GS                                    | 4 jr GS  | 24 mnd GS                    | 2 jr GS                         | 7 mnd GS                          | 9 mnd GS                                |

Het moeilijkst zijn de hoge schuldgradaties. We weten immers zeker dat het OM met een ‘zeer hoge mate van schuld’ een andere – namelijk lichtere – schuldvorm bedoelt dan ‘roekeloosheid’. Roekeloosheid valt voortaan namelijk buiten het gestandaardiseerde regime van de strafverderingsrichtlijnen. Dan doet zich een interessant fenomeen voor. Hoewel het OM voor wat betreft de hoogste standaard schuldvariant klaarblijkelijk een *lichtere schuldvorm* dan roekeloosheid voor ogen heeft, heeft het in vrijwel alle situaties *dezelfde strafindicaties* die in 2014 voor ‘roekeloosheid’ golden van toepassing verklaard op de ‘zeer hoge mate van schuld’.<sup>269</sup>

269 Eveneens noemenswaardig is het feit dat er nu een 100% match is tussen de strafeis van het OM wegens ‘zeer hoge mate van schuld’ en de door de LOVS voorgeschreven straffen wegens roekeloosheid.

Logischerwijs zou de (maatwerk) strafeis in het geval van roekeloosheid gemiddeld dus hoger moeten zijn dan de in de derde kolom genoemde straffen. Immers, deze overtreffende trap van schuld dient tot uitdrukking te komen in een hogere straf, nog hoger dan de straffen genoemd in de tabel onder ‘zeer hoge mate van schuld’. Als deze interpretatie klopt, dan is het OM beleid ten aanzien van roekeloosheid *strenger* geworden, resulterend in een hogere strafeis dan in 2014.

Feitelijk, echter, zal er in veel gevallen sprake zijn van een *verlaging* van de voorgeschreven strafeis. Volgens Simmelink worden binnen de nieuwe categorie ‘zeer hoge mate van schuld’ namelijk zaken vervolgd die vroeger als roekeloos ten laste werden gelegd. Qua strafmaat werd voor deze zaken dus aangesloten bij de strafeisen voor roekeloosheid, die onder het regime van de oude Richtlijn in sommige gevallen hoger waren dan de strafeisen voor ‘zeer hoge mate van schuld’ nu. Aangezien het OM in dit soort zaken voortaan niet meer roekeloos rijgedrag ten laste legt, maar voor het anker van de ‘zeer hoge mate van schuld’ gaat liggen, gelden in bepaalde situaties lagere strafindicaties dan voorheen (in lichtgrijs).

Kortom: hoewel de tabel met enige voorzichtigheid dient te worden geïnterpreteerd lijkt het er op dat het OM in bepaalde situaties evident een lagere straf voorstaat dan voorheen. Deze strafverlagingen hebben te maken met de wens van het Openbaar Ministerie om beter aan te sluiten bij de rechterlijke oriëntatiepunten. In andere gevallen is het OM weliswaar kwantitatief hoger gaan straffen, maar kiest het kwalitatief voor een lichtere strafmodaliteit. Op papier is het OM dus strenger geworden, maar in de beleving van slachtoffers zou dit desondanks kunnen worden gepercipieerd als een mildere straf. De keuze voor een lichtere strafmodaliteit heeft dan weer te maken met de politieke wens om minder vaak een korte gevangenisstraf op te leggen.

De enige uitzondering op de regel dat het OM lager is gaan eisen is de situatie waarin een recidiverende bestuurder van een motorvoertuig een dodelijk ongeval of een ongeval met ernstig letsel tot gevolg veroorzaakt als gevolg van overtreding van artikel 5 WVV. De indicatie onder de oude Richtlijn was een geldboete tussen de €700 en €1400 en 1 tot 3 maanden onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid. Onder de nieuwe Richtlijn is dit verhoogd tot een geldboete van tussen de €1400 en €2800 en 3 tot 6 maanden onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid.

Voor de commune culpoze delicten gelden er minder specifieke voorschriften. Daar bepaalt de Aanwijzing Kader voor Strafvordering 2015 enkel het volgende:

*In de richtlijnen voor commune delicten met een strafbedreiging van maximaal 6 jaar gevangenisstraf wordt in beginsel bij first offenders één sanctie als uitgangspunt vermeld. In beginsel is dat de lichtste strafmodaliteit, de geldboete, tenzij het OM een geldboete ongepast vindt, er een wettelijk taakstrafverbod geldt of het feit te zwaar is voor een andere straf dan de gevangenisstraf.*<sup>270</sup>

270 Aanwijzing Kader voor Strafvordering 2015, p. 17.

7.4. Rechterlijke oriëntatiepunten

Ook de rechters hanteren richtlijnen voor het bepalen van de straf bij bepaalde veelvoorkomende delicten. Deze richtlijnen, oriëntatiepunten genaamd, worden opgesteld door het Landelijk Overleg Vakinhoud Strafrecht (LOVS). Het doel is de rechtseenheid te bevorderen.<sup>271</sup> Hoewel de oriëntatiepunten de individuele rechter niet binden, is het idee dat ze toch leiden tot een meer consistent landelijk straftoematingsbeleid.

De oriëntatiepunten worden met enige regelmaat geëvalueerd en – indien de rechtspraak daar aanleiding toe geeft – geactualiseerd. De straftoematingsrichtlijnen ten aanzien van artikel 6 WvW zijn voor het laatst gewijzigd in november 2016.<sup>272</sup> Dankzij deze actualisatie kunnen we ook bij de rechters bepaalde trends in de straftoematingspraktijk achterhalen.

Wanneer we nu de meest recente oriëntatiepunten (2016) afzetten tegen de oude oriëntatiepunten (2008), dan zien we een vergelijkbare trend met die van het OM strafvorderingsbeleid. Zie tabel 7.2 voor een overzicht van de oude en nieuwe oriëntatiepunten. Net als het OM, heeft het LOVS in bepaalde situaties gekozen voor een lichtere strafmodaliteit (de grijze cellen). In het geval van ernstige of aanmerkelijke schuld wordt momenteel vaker de voorkeur gegeven aan een taakstraf in plaats van een gevangenisstraf, vooral wanneer het ongeval heeft geresulteerd in lichamelijk letsel. Hoewel de straf kwantitatief gezien dus zwaarder is geworden – volgens de omzettingsregel staat 1 dag gevangenisstraf gelijk aan 2 uur taakstraf – is ze kwalitatief lichter dan voorheen. De keuze voor deze wijzigingen wordt nergens toegelicht, maar ongetwijfeld zal ook hier de wens om het aantal korte vrijheidsstraffen te beperken een rol hebben gespeeld.

Verder blijkt dat ook de rechters de gebruikte terminologie hebben veranderd. Ook zij hebben ‘roekeloosheid’ uit de oriëntatiepunten verwijderd en hebben de ‘zeer hoge mate van schuld’ van het OM overgenomen. De LOVS meldt hierover:

*‘Zeer hoge mate van schuld’ is geen synoniem voor roekeloosheid in de zin van art. 175 lid 2 WvW1994. Daarvan is namelijk slechts sprake in zeer uitzonderlijke gevallen. Zie onder meer HR 3 december 2013, ECLI:NL:HR:2013:1554, NJ 2014/30 m.nt. N. Keijzer. Voor roekeloosheid is geen afzonderlijk oriëntatiepunt ontwikkeld, omdat deze gevallen, voor zover zij zich al voordoen, te casuïstisch zijn (te denken valt aan wegpiraterij en wegraces). In de gevallen waarin zeer onvoorzichtig/onoplettend/onachtzaam gedrag bewezen is verklaard kan aansluiting gezocht worden bij de categorieën ‘ernstige schuld’ en ‘zeer hoge mate van schuld’, waarbij onderscheid gemaakt kan worden in de strafmaat naar de mate van verwijtbaarheid. Bij de categorie ‘zeer hoge mate van schuld’ kan gedacht worden aan gevallen die meer neigen naar of grenzen aan roekeloosheid.’<sup>273</sup>*

Qua strafmaat zijn de geïndiceerde straffen voor bepaalde situaties overigens recent (18 november 2016) nog *verhoogd*. Om bepaalde ontwikkelingen goed in beeld te krijgen – zoals de veranderingen in de strafmodaliteit – hebben we hier gekozen voor een vergelijking tussen de oriëntatiepunten uit 2008 met die uit 2016, en hebben we de tussenliggende oriëntatiepunten uit 2013 achterwege gelaten.

271 Zie de pagina op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) over ‘oriëntatiepunten voor straftoemeting’ (laatst geopend op 12 december 2016). Oriëntatiepunten voor straftoemeting en LOVS-afspraken december 2016, p. 12.  
272 In maart 2016 zijn er weliswaar nieuwe oriëntatiepunten gepubliceerd, maar de wijzigingen betroffen niet de bepalingen ten aanzien van artikel 6 WvW.  
273 LOVS Oriëntatiepunten (december 2016), p.12.

Wanneer we deze echter wel in ogenschouw nemen, valt op dat de LOVS qua strafmaat momenteel weer iets *hogere* straffen voorschrijft voor bepaalde lichtere/medium schuldgradaties (bijvoorbeeld 120 uur in plaats van 90 uur taakstraf voor de situatie waarin sprake is van ‘ernstige schuld’, lichamelijk letsel, geen alcohol). Vanwege deze wijziging is nu de opmerkelijke situatie ontstaan dat de rechterlijke oriëntatiepunten in bepaalde situaties een hogere straf indiceren dan de OM Richtlijn.

De oriëntatiepunten bieden geen aanknopingspunten voor de straffen inzake de commune culpose delicten in artikelen 307 en 308 Sr. Ze zwijgen ook ten aanzien van artikel 5 WvW.

Tabel 7.2. Oriëntatiepunten voor straftoemeting LOVS 2016 en 2008 voor artikel 6 WvW 1994

| Gevolgen slachtoffer                  | Alcoholgebruik / strafverzwarende omstandigheid     | Hoge schuldgradatie              |                                       | Medium schuldgradatie  |                           | Lage schuldgradatie         |                                   |
|---------------------------------------|---|----------------------------------|---------------------------------------|------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
|                                       |   | Zeer hoge mate van schuld (2016) | Wegpiraterij/ roekeloos rijden (2008) | Ernstige schuld (2016) | Grove verkeersfout (2008) | Aanmerkelijke schuld (2016) | Aanmerkelijke verkeersfout (2008) |
| Lichamelijk letsel, tijdelijke ziekte | Geen alcohol  | 2 mnd GS                         | 2 mnd GS                              | 120 uur TS             | 3 wk GS                   | € 1000 GB                   | € 1000 GB                         |
|                                       | Alcohol < 570                                       | 6 mnd GS                         | 6 mnd GS                              | 160 uur TS             | 2 mnd GS                  | 120 uur TS                  | 3 wk GS                           |
|                                       | Alcohol > 570 en/of strafverzwarende omstandigheden | 7 mnd GS                         | 7 mnd GS                              | 3 mnd GS               | 3 mnd GS                  | 140 uur TS                  | 1 mnd GS                          |
| Zwaar lichamelijk letsel              | Geen alcohol  | 4 mnd GS                         | 4 mnd GS                              | 160 uur TS             | 2 mnd GS                  | 120 uur TS                  | 3 wk GS                           |
|                                       | Alcohol < 570                                       | 8 mnd GS                         | 1 jr GS                               | 6 mnd GS               | 6 mnd GS                  | 160 uur TS                  | 2 mnd GS                          |
|                                       | Alcohol > 570 en/of strafverzwarende omstandigheden | 24 mnd GS                        | 24 mnd GS                             | 7 mnd GS               | 7 mnd GS                  | 3 mnd GS                    | 3 mnd GS                          |
| Dood                                  | Geen alcohol  | 8 mnd GS                         | 8 mnd GS                              | 6 mnd GS               | 6 mnd GS                  | 240 uur TS                  | 2 mnd GS                          |
|                                       | Alcohol < 570                                       | 3 jr GS                          | 3 jr GS                               | 12 mnd GS              | 12 mnd GS                 | 6 mnd GS                    | 6 mnd GS                          |
|                                       | Alcohol > 570 en/of strafverzwarende omstandigheden | 4 jr GS                          | 4 jr GS                               | 24 mnd GS              | 24 mnd GS                 | 7 mnd GS                    | 7 mnd GS                          |

## 7.5. Conclusie

In dit hoofdstuk kwamen twee andere belangrijke ontwikkelingen aan het licht die eveneens van invloed zijn op de specifieke straf in verkeerszaken en zaken waarin commune culpose delicten centraal staan. Zowel de wetswijziging uit 2006 als het herziene beleid van het OM en de LOVS ten aanzien van artikel 6 jo 175 WvW hebben in veel situaties een *strafverlagende* werking.

Allereerst de wijzigingen op basis van de Wet herijking strafmaxima. Het achterliggende idee van deze herijking was niet om plegers van verkeersmisdrijven per definitie strenger te straffen, maar om de verschillende strafmaxima meer in overeenstemming met elkaar te brengen. Dit verklaart waarom er in verkeerszaken niet alleen strafverhogende wijzigingen werden doorgevoerd – de introductie van roekeloosheid, zwaardere maximale straf voor verkeersongevallen met letsel, uitbreiding van de zelfstandige strafverzwarende omstandigheden in artikel 175 lid 3 WvW – maar dat er ook een wijziging werd geïmplementeerd die het strafmaximum in bepaalde omstandigheden *juist aanzienlijk verlaagt* ten opzichte van de situatie vóór de wetswijziging. Dit is namelijk het geval voor de zelfstandig strafverzwarende omstandigheden uit het derde lid van artikel 175 WvW. Vóór de Wet herijking strafmaxima was er in deze omstandigheden sprake van een verdrievoudiging van het strafmaximum (+200%), terwijl momenteel slechts een verhoging van de maximale straf met 50% is toegestaan.

Vanuit wetssystematisch oogpunt is deze keuze verdedigbaar – de verhoging met 200% week inderdaad af van de gebruikelijke verhoging bij andere gekwalificeerde omstandigheden – maar het betekent voor slachtoffers van verkeersdelicten mogelijk dat ze nu genoeg moeten nemen met een lagere straf. Het wettelijk strafmaximum drukt immers de ernst van het delict uit en is daarmee wellicht richtinggevend voor de rechtspraak.<sup>274</sup> Het feit dat de maximale straf in veelvoorkomende omstandigheden zoals alcoholgebruik, ernstige overschrijding van de maximale snelheid of gevaarlijk inhalen anno 2016 vele malen lager ligt dan in 2014 zal ongetwijfeld consequenties hebben voor de strafeis en het strafvonnis in de individuele zaak.

Nu zou de strafverlaging in het derde lid deels gecompenseerd kunnen worden door het feit dat de wetgever tegelijkertijd roekeloosheid introduceerde en dit lijkt ook de bedoeling van de wetgever te zijn geweest. Volgens de wetgever is in zaken waarin sprake is van overmatig alcoholgebruik en veel te hard rijden ‘al snel sprake van roekeloosheid’.<sup>275</sup> In zeer ernstige gevallen kan zo toch het hoge strafmaximum van 9 jaar nog worden bereikt. Op basis van de juridische analyse uit hoofdstuk 4 concluderen wij echter dat de mogelijkheid tot veroordeling wegens roekeloosheid eerder een theoretische is, die enkel bij hoge uitzondering wordt toegepast, zodat de wetswijziging uit 2006 *de facto* wellicht een straf(maximum)verlagende werking heeft gehad.<sup>276</sup>

<sup>274</sup> Of de verlaging van de strafmaxima ook direct van invloed is geweest op de straftoemeting in concrete gevallen kan op basis van ons onderzoek niet worden vastgesteld.

<sup>275</sup> ‘Zowel in het geldende recht als in het systeem van het wetsvoorstel zijn rijden onder invloed en – kort gezegd – veel te hard rijden in de eerste plaats omstandigheden die, indien tenlastegelegd en bewezen, door de rechter mogen worden betrokken bij de beoordeling van de mate van schuld aan het verkeersongeval in het concrete geval. Bij deze beoordeling legt de vaststelling dat onder invloed of veel te hard is gereden blijkens de rechtspraak veel gewicht in de schaal; onder deze omstandigheden is al snel sprake van roekeloosheid.’ (*Kamerstukken II* 2001/02, 28484, nr. 3, p. 12-13).

<sup>276</sup> Zelfs het verhoogde strafmaximum voor verkeersongevallen met gewonden weegt hier niet tegenop, althans niet voor de gevallen waarin tevens sprake is van strafverzwarende omstandigheden. Deze verhoging betrof immers ‘slechts’ zes maanden. In situaties van een verkeersongeval met gewonden en zelfstandige strafverhogende omstandigheden was het strafmaximum vóór de wijziging 3 jaar, terwijl dat momenteel maar 2¼ jaar bedraagt.

Voor de commune culpoze delicten betekende de Wet herijking strafmaxima overigens wel een verhoging van de strafmaxima over de gehele linie.

De tweede belangrijke ontwikkeling op dit gebied heeft te maken met het gewijzigde straf(vordering)beleid van het OM en de rechters. Het beleid van het OM is weergegeven in de Richtlijn voor strafvordering verkeersongevallen en verlaten plaats ongeval. Wanneer we nu de huidige Richtlijn vergelijken met zijn voorganger uit 2014, dan blijkt dat ook het OM in bepaalde situaties pas op de plaats heeft gemaakt. In sommige gevallen schrijft de Richtlijn namelijk onmiskenbaar een lichtere strafeis voor dan de oude Richtlijn. Hoewel de Richtlijn zelf geen verklaring biedt voor deze keuze, weten we inmiddels dat deze wijziging was ingegeven door de wens beter aan te sluiten bij de LOVS oriëntatiepunten. Omdat de Richtlijn juridisch bindend is voor officieren van justitie, zullen zij in de praktijk dus ook daadwerkelijk lager eisen.<sup>277</sup>

Verder schrijven zowel de OM Richtlijn als de LOVS oriëntatiepunten in weer andere situaties een *lagere strafmodaliteit* voor. Hoewel de strafindicatie *qua strafmaat weliswaar hoger* is dan voorheen, is het maar de vraag of dit door slachtoffers ook zo wordt ervaren. Voor hun gevoel wordt er mogelijk juist een lagere straf opgelegd wanneer men kiest voor een taakstraf in plaats van een gevangenisstraf. Dit blijkt ook uit het feit dat burgers-als-rechter een voorkeur lijken te hebben voor een gevangenisstraf in geval van overtreding van artikel 6 WvW.<sup>278</sup> Vanuit de achterliggende gedachte om het aantal korte vrijheidsstraffen in te perken is deze keuze vanuit het perspectief van de pleger zeer wenselijk. De keerzijde is dat het de perceptie van slachtoffers van de straf negatief kan beïnvloeden. Overigens heeft het LOVS voor bepaalde situaties waarin sprake is van lagere/medium schuldgradaties de strafmaat recent weer licht verhoogd.

Een laatste opmerking nog ten aanzien van de door het OM gecreëerde vierde schuldgradatie: de ‘zeer hoge mate van schuld’. Het LOVS heeft deze vierde schuldgradatie overgenomen. Volgens Simmelink hoopt het OM met deze categorie de rechters te verleiden een hogere straf op te leggen in zeer ernstige zaken, die net niet het juridisch predicaat ‘roekeloosheid’ verdienen. Of het OM in deze opzet zal slagen, blijft voorlopig even de vraag. Het feit dat het College van Procureurs-Generaal kennelijk de behoefte voelde om een vierde schuldgradatie te introduceren, en dat de LOVS hen daarin is gevolgd, toont voor ons in ieder geval aan dat de jurisprudentie ten aanzien van verkeersdelicten door het OM en de rechters soms als knellend worden ervaren.

<sup>277</sup> Het effect van de lagere strafeis op de uiteindelijke straf is onzeker. Mogelijk resulteert een lagere eis ook in een (nog) lagere straf, maar dit valt op basis van onze gegevens niet te onderzoeken.

<sup>278</sup> Zie de Ruiter e.a. (2011), p. 117. Overigens kan niet alleen de strafmodaliteit als lichter worden ervaren, maar zelfs de strafmaat kan in de perceptie van slachtoffers milder uitvallen, hoewel er juridisch gezien juist sprake is van een strafmaatverhoging. Het is goed mogelijk dat de formele omzettingsregel dat één dag gevangenisstraf gelijk staat aan twee uren taakstraf niet overeenkomt met de belevingswereld van veel justitiabelen.

# Hoofdstuk 8

## Conclusie

### 8.1. Inleiding

In dit rapport stonden verschillende facetten van het strafproces en de schadeafwikkeling na een verkeersdelict centraal. Het doel van de studie was driedelig:

- 1) Achterhalen hoe verkeersslachtoffers in Nederland het strafproces en de uitkomst van het strafproces ervaren;
- 2) Onderzoeken wat hun ervaringen zijn ten aanzien van de schadeafwikkeling; en
- 3) Bekijken welke wettelijke, beleidsmatige en jurisprudentiële ontwikkelingen zich hebben voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de straf(eis) in concrete verkeerszaken.

Bij dit laatste doel werd daarnaast een vergelijking gemaakt met de ontwikkelingen ten aanzien van de commune culpose delicten artikel 307 Sr ('dood door schuld') en artikel 308 ('zwaar letsel door schuld'). Deze drie doeleinden werden nader geconcretiseerd in drie onderzoeksvragen, die hieronder één voor één worden besproken.

In paragraaf 8.2 bespreken we de percepties van verkeersslachtoffers ten aanzien van het strafproces en het vonnis, in paragraaf 8.3 hun ervaringen met het schadeverhaal en in paragraaf 8.4 enkele belangrijke juridische ontwikkelingen. Het hoofdstuk besluit met een discussie en aanbevelingen (paragraaf 8.5).

### 8.2. Perceptie slachtoffers ten aanzien van het strafproces en het strafvonnis

1. Hoe percipiëren (nabestaanden van) slachtoffers van ernstige verkeersdelicten en verkeersovertredingen de procedure, de kwalificatie van het delict en het uiteindelijke vonnis?
  - a. Welke variabelen hangen samen met tevredenheid ten aanzien van het strafproces en de uitkomst van het strafproces?
  - b. Hangt tevredenheid met het strafproces eerder samen met de kwalificatie van het delict of met de straf?
  - c. Welke knelpunten ervaren (nabestaanden van) slachtoffers tijdens de strafprocedure?

8.2.1. Perceptie slachtoffers ten aanzien van de strafprocedure

Een survey onder verkeersslachtoffers in het bestand van SHN leverde uiteindelijk 193 ingevulde vragenlijsten op, waarvan 175 lijsten geschikt waren voor verdere analyse. In ongeveer de helft van de zaken heeft het verkeersongeval geleid tot strafvervolging (n=78; 52%), en iets minder dan de helft van de zaken is voor de rechter gekomen (n=74; 46%). Deze laatste groep respondenten is gevraagd naar hun ervaringen met betrekking tot de strafprocedure. Voor wat betreft de slachtofferondersteuning vanuit het OM en de rechters zijn de respondenten relatief tevreden. Slachtoffers voelen zich serieus genomen, ze worden beleefd behandeld en worden geïnformeerd over ontwikkelingen in hun zaak. Wanneer we de antwoorden van de steekproef onder verkeersslachtoffers afzetten tegen de uitkomsten van de nationale Slachtoffermonitor, dan blijkt dat de huidige steekproef op vrijwel alle aspecten van de slachtofferondersteuning door OM en de rechters gemiddeld hoger scoort dan de steekproef uit de Slachtoffermonitor.<sup>279</sup> Mogelijk werpen de inzet van speciale OM zaakcoördinatoren, het standaard aanbieden van een gesprek met de officier van justitie en de intensieve samenwerking met de politie in verkeerszaken hun vruchten af.

Toch komen ook aandachtspunten uit de analyse naar voren (onderzoeksvraag 1c).<sup>280</sup> Deze hebben alle te maken met aspecten die (zijdelings) de straf betreffen:

- voldoende rekening houden met wensen en behoeften van het slachtoffer bij het nemen van beslissingen (OM en rechters);
- redenen voor beslissing laten weten (OM);
- voldoende doen om de veroorzaker te berechten of bestraffen (OM en rechters).

Op basis van deze scores kunnen we concluderen dat de onvrede van de slachtoffers niet zozeer de *procedure* betreft. Dit blijkt ook uit het feit dat 51% van de respondenten van wie de zaak voor de rechter is gekomen (heel) tevreden is met het verloop van de procedure. Slechts één op de vijf respondenten was (heel) ontevreden (21%).

8.2.2. Perceptie slachtoffers ten aanzien van de uitkomst van het strafproces

Ten aanzien van de *uitkomst* van het strafproces (de kwalificatie van het delict en de straf) laten de resultaten een ander beeld zien. In 56 zaken is de veroorzaker van het ongeval veroordeeld door de rechtbank voor een verkeersdelict. Meestal betreft de veroordeling ‘zwaar letsel door schuld (47%) of ‘gevaar of hinder veroorzakend gedrag’ (21%). Als straf is de taakstraf (40%) het meest populair, meestal in combinatie met een ontzegging van de rijbevoegdheid (67%). (On)voorwaardelijke gevangenisstraffen komen veel minder vaak voor (5% voorwaardelijke gevangenisstraf; 3,5% onvoorwaardelijke gevangenisstraf).

Gevraagd naar hun mening ten aanzien van de *kwalificatie* van het delict, vindt meer dan de helft van deze 56 respondenten het soort misdrijf waarvoor is veroordeeld (veel) te licht (52%). De overige respondenten vinden de kwalificatie van het delict wel passend (48%).

279 Zelfs over aspecten die gerelateerd zijn aan de straf, zoals ‘de rechter heeft voldoende gedaan om de veroorzaker te straffen’, zijn de verkeersslachtoffers uit dit onderzoek positiever dan de slachtoffers uit de Slachtoffermonitor.

280 In overeenstemming met de methode in de Slachtoffermonitor is een aandachtspunt gedefinieerd als een aspect waarvan de gemiddelde score tussen de 1 en de 1,0 en 2,9 ligt was in onze steekproef nooit het geval) of de gemiddelde score tussen 3,0 en 3,9 ligt en minstens 20% van de respondenten tegelijkertijd een score 1 of 2 geeft.

Ten aanzien van de *opgelegde straf* zijn de sentimenten nog negatiever: 65% van de respondenten vindt de straf (veel) te licht. Dit terwijl de meeste respondenten wel degelijk (veel) belang hechten aan een passende straf (83%). Veel respondenten zijn het voorts niet eens met de stellingen dat de veroorzaker de straf kreeg die hij verdiende (51% oneens), dat de straf past bij het leed dat hen is aangedaan (67% oneens), dat de straf heeft bijgedragen aan hun emotionele herstel (57% oneens) en dat de straf speciaal preventieve werking heeft op de veroorzaker (58% oneens). Al met al is 36% van de respondenten (heel) ontevreden over de uitkomst van de strafprocedure.

8.2.3. Correlaties met betrekking tot (de uitkomst van) het strafproces (onderzoeksvraag 1a)

Vanwege de geringe aantallen respondenten die gegarandeerd te maken hebben gehad met een verkeersdelict hebben we geen (multivariate) regressieanalyses verricht. Wel hebben we correlaties gevonden tussen de tevredenheid met het verloop van de strafprocedure, de perceptie van het slachtoffer ten aanzien van de kwalificatie, de perceptie van het slachtoffer ten aanzien van de straf aan de ene kant, en de tevredenheid met de uitkomst van het strafproces anderzijds. Hoe positiever men de procedure heeft ervaren, hoe beter men de kwalificatie vindt passen bij het delict. En hoe meer men zich kan vinden in de opgelegde straf, des te tevredener is men met de uitkomst van het strafproces.

8.2.4. Relatieve belang kwalificatie en straf (onderzoeksvraag 1b)

Wat voor hen uiteindelijk belangrijker is – de juiste kwalificatie of een passende straf – mochten de slachtoffers aangeven met behulp van een rangorde. Uit hun antwoorden bleek dat slachtoffers meer waarde hechten aan een passende straf. Dat de veroorzaker voor het juiste misdrijf wordt veroordeeld was verhoudingsgewijs minder belangrijk.

8.2.5. Tussenconclusie

Het grootste knelpunt voor slachtoffers van verkeersdelicten betreft dus de *uitkomst* van het strafproces. Velen zijn het oneens met de kwalificatie van het delict en er heerst ook onvrede met betrekking tot de opgelegde straf. Dergelijke resultaten legitimeren een kritische reflectie op de ontwikkelingen binnen het verkeersstrafrecht ten aanzien van de kwalificatie en de straf.

8.3. Perceptie slachtoffers ten aanzien van de schadeafwikkeling

2. Hoe percipiëren (nabestaanden van) slachtoffers van ernstige verkeersdelicten en verkeersovertredingen de procedure ter verkrijging van schadevergoeding en de uitkomst van een dergelijke procedure?
- a. Welke variabelen hangen samen met tevredenheid ten aanzien van de schadeafwikkeling?
- b. Hangt tevredenheid met de schadeafwikkeling eerder samen met de snelheid van de procedure of de uitkomst?
- c. Welke knelpunten ervaren (nabestaanden van) slachtoffers tijdens de schadeafwikkeling?



Vrijwel alle respondenten hebben te maken gehad met een schadeprocedure. Omdat de onderzoeksvraag zich echter exclusief richtte op slachtoffers van *verkeersdelicten* en hun ervaringen met het schadeverhaal, worden hier enkel de resultaten van de 56 respondenten die zeker te maken hebben gehad met een verkeersdelict besproken.

#### 8.3.1. Perceptie slachtoffers ten aanzien van de schadevergoeding (procedure en uitkomst)

Hoewel de nadruk van het onderzoek bij het strafproces lag, hebben we ook de ervaringen van slachtoffers met betrekking tot het (civiele) verhaal van hun schade in kaart gebracht. Uit de empirische studie bleek dat ongeveer de helft van de respondenten de volledige schade vergoed heeft gekregen (48%). In 18% van de gevallen is de schade gedeeltelijk betaald, en in 44% van de gevallen is de schadevergoedingsprocedure nog niet (volledig) afgerond.

Gevraagd naar hun mening vindt een grote meerderheid van de slachtoffers dat ze een passende schadevergoeding heeft ontvangen (61%). Ruim een derde (39%) vindt de schadevergoeding (veel) te laag. Voor drie op de vier respondenten (75%) is een passende schadevergoeding van (groot) belang. De algemene tevredenheid ten aanzien van de uitkomst van het schadeverhaal is overwegend positief: De helft van de respondenten is (heel) tevreden met de opgelegde schadevergoeding (50%), terwijl 19% (heel) ontevreden is. De huidige steekproef scoort hiermee ver boven het Europees gemiddelde uit 1997.<sup>281</sup>

In overeenstemming met eerder onderzoek vinden veel respondenten de schadeprocedure wel (veel) te lang duren (59%), waarmee de snelheid van de schadeafwikkeling als aandachtspunt kan worden aangemerkt. Alles in overweging nemende is 26% van de respondenten (heel) ontevreden over het verloop van de schadeprocedure, tegenover 48% (heel) tevreden respondenten. Dit betekent dat met name de lange duur van schadevergoedingsprocedures kan worden aangemerkt als een knelpunt (onderzoeksvraag 2c).

#### 8.3.2. Correlaties met betrekking tot de schadevergoeding (onderzoeksvraag 2a)

Wederom waren de mogelijkheden voor ingewikkelder analyses beperkt vanwege de kleine groep (relevante) respondenten. Wel lijkt er binnen die groep een verband te bestaan tussen de gepercipieerde duur van de schadeprocedure en de procedurele tevredenheid: hoe langer respondenten de procedure vonden duren, des te ontevredener waren zij met de procedure.

Ook waren er correlaties tussen de mening van de respondent ten aanzien van de opgelegde schadevergoeding en de procedurele tevredenheid enerzijds, en de tevredenheid ten aanzien van de uitkomst van de schadevergoedingsprocedure anderzijds. Slachtoffers die vonden dat ze een passende schadevergoeding hadden ontvangen en slachtoffers die meer tevreden waren over de schadevergoedingsprocedure, waren over het algemeen ook meer tevreden met de uitkomst van deze procedure.

<sup>281</sup> In de studie van FEVR (1997, p. 14) was gemiddeld 80% (in geval van overlijden slachtoffer) en 76% (in geval van verwondingen) van de slachtoffers ontevreden over de hoogte van de door verzekeringen uitgekeerde schade.

#### 8.3.3. Relatieve belang snelheid en uitkomst schadevergoedingsprocedure (onderzoeksvraag 2b)

Gevraagd naar de rangorde tussen de snelle vergoeding van de schade en de volledige uitkering van de geleden schade, gaven slachtoffers aan dat zij het belangrijker vonden dat de schade *volledig* werd vergoed.

#### 8.4. Ontwikkelingen binnen wetgeving, beleid en jurisprudentie met gevolgen voor de straf

3. Welke wettelijke, beleidsmatige en jurisprudentiële ontwikkelingen hebben zich de afgelopen decennia voorgedaan die van invloed kunnen zijn op de straffen in verkeerszaken en commune culpose zaken?
  - a. Hoe wordt door de wetgever, het OM en de zittende rechterlijke macht invulling gegeven aan de begrippen culpa, roekeloosheid en voorwaardelijk opzet na ernstige verkeersdelicten- en overtredingen en hoe verhoudt deze interpretatie zich tot de interpretatie van dezelfde begrippen in het commune strafrecht?
    - a. Welk effect hebben de arresten van de Hoge Raad van oktober 2013 gehad op de (praktijk van) tenlastelegging van het OM en het vonnis van de rechter ten aanzien van roekeloosheid?
    - b. Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan voor wat betreft de wettelijke strafmaxima op overtreding van de artikelen 5 WVV, 6 WVV, 307 en 308 Sr?
    - c. Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan ten aanzien van het strafvorderlijk beleid van het OM op dit punt? En welke voor wat betreft de strafrichtlijnen (oriëntatiepunten) van de rechters?

Op basis van de analyse van uitspraken en de juridische deskresearch hebben we verschillende ontwikkelingen aan het licht gebracht binnen het verkeersstrafrecht, die van invloed kunnen zijn op de hoogte van de straf in een concrete zaak.

##### 8.4.1. Analyse jurisprudentie (onderzoeksvraag 3a)

Allereerst bleek uit de analyse van de jurisprudentie dat de rechters de centrale rechtsbegrippen voorwaardelijk opzet en roekeloosheid in de loop der jaren strikter zijn gaan interpreteren. Voor wat betreft *voorwaardelijk opzet* was het Porsche arrest uit 1996 het beginpunt van de restrictieve koers. Vanwege het aanzienlijke levensgevaar voor de bestuurder zelf, achtte de Hoge Raad de kans dat een bestuurder bewust de aanmerkelijke kans op een ongeluk aanvaardde gering. Enkel in uitzonderlijke omstandigheden – de auto als wapen, onverschilligheid ten aanzien van het eigen levensgevaar, koste wat kost vluchten voor de wet, inrijden op persoon of sterke versus zwakke verkeersdeelnemer – zijn er nog mogelijkheden voor een veroordeling wegens (voorwaardelijk opzettelijke) doodslag of mishandeling.

Bij commune strafzaken zijn de kansen op succes groter, maar dit ligt vooral aan de gericht agersieve aard van de commune gedragingen en het gebrek aan contra-indicaties. In dit soort zaken is niet zo snel sprake van gevaar voor eigen leven. Toch lijkt de Hoge Raad over de gehele linie, zowel in het verkeersstrafrecht als in het commune strafrecht, de drempel voor voorwaardelijk opzettelijk gedrag flink hoger te hebben gelegd.

Mede in reactie op het Porsche arrest heeft de wetgever in 2006 *roekeloosheid* als hoogste schuldgradatie geïntroduceerd. Het idee was om de effecten van het Porsche arrest enigszins te matigen door hoge strafmaxima te introduceren voor ‘zeer onvoorzichtig gedrag waarbij welbewust en met ernstige gevolgen onaanvaardbare risico’s worden genomen’. De analyse van rechtszaken toonde echter aan dat de rechtspraak niet goed uit de voeten kan met roekeloosheid. De kans op succesvolle vervolging wegens roekeloos rijgedrag is althans erg klein, met name sinds de Hoge Raad eind 2013 een aantal uitspraken vernietigde op basis van een zeer restrictieve opvatting van het rechtsbegrip. Alleen in uitzonderlijke *contextuele* omstandigheden – zoals snelheidswedstrijden, kat-en-muis-spellen of koste wat kost vluchten voor de politie – kan voor roekeloosheid worden veroordeeld.

Hoewel de mogelijkheden voor gevalsvergelijking klein zijn, zagen we eenzelfde beeld bij commune strafzaken. Ook daar resulteert een strafzaak doorgaans in vrijspraak voor roekeloos gedrag. Mogelijk is er bij commune vaarincidenten iets meer ruimte voor roekeloosheid, omdat in deze zaken geen sprake is van aparte strafverzwarende omstandigheden vergelijkbaar met artikel 175 lid 3 WvW, zodat alcoholgebruik en ernstige snelheidsovertredingen daar wel een doorslaggevende rol kunnen spelen. Echter, deze conclusies zijn gebaseerd op slechts één uitspraak. De toekomst moet uitwijzen of er werkelijk een verschil bestaat tussen commune en verkeerszaken voor wat betreft roekeloosheid.

Wel constateerden we dat de introductie van roekeloosheid voor bepaalde zaken mogelijk een kannibaliserende werking heeft gehad ten koste van voorwaardelijk opzet. Het Filefuijk arrest, bijvoorbeeld, zou vroeger waarschijnlijk aanleiding hebben gegeven voor veroordeling wegens doodslag.

De restrictieve benadering van de Hoge Raad heeft duidelijk weerslag gehad op de lagere rechtspraak. Een empirische analyse van artikel 6 WvW-zaken op [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) toonde aan dat het OM nog steeds even vaak roekeloos rijgedrag opneemt in de tenlastelegging (75% vóór en 78% na de arresten uit 2013), maar de lagere rechters zijn terughoudender geworden. Na de arresten daalde het aantal veroordelingen voor roekeloosheid in artikel 6 WvW-zaken significant (18% vóór en 6% na de arresten).

De terughoudendheid ten aanzien van roekeloosheid gaat zelfs zover dat A-G Vegter onlangs adviseerde niet langer roekeloosheid ten laste te leggen om teleurstelling bij slachtoffers en nabestaanden te voorkomen. Wat dat betreft lijkt de opzet van de wetgever om de effecten van het Porsche arrest deels te compenseren door de introductie van roekeloosheid mislukt.

Het niveau van de gewone culpa, ten slotte, lijkt daarentegen wel relatief eenvoudig te kunnen worden bereikt, eenvoudiger dan in commune zaken. Hoewel een enkele verkeersfout onvoldoende is, kan in veel zaken een bijkomend verwijt worden gevonden, waardoor toch sprake is van een

‘aanmerkelijke mate van schuld’. Bovendien is verkeersschuld in hoge mate geobjectiveerd. Bij overtreding van verkeersregels wordt schuld al snel aangenomen. Hier komt nog bij dat voor alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen een soort Garantenstellung geldt. Desondanks is het mogelijk dat de Hoge Raad ook ten aanzien van de schuld een strengere koers is gaan varen. Volgens Wolswijk werd de ondergrens van de culpa vóór 2000 namelijk nauwelijks bediscussieerd. Of de Hoge Raad inderdaad strenger is geworden konden wij op basis van de geselecteerde arresten, die uitsluitend na 2000 zijn gewezen, niet verifiëren.

#### 8.4.2. Ontwikkelingen met betrekking tot strafmaxima (onderzoeksvraag 3b)

Sinds het ontstaan van de Wegenverkeerswet heeft de wetgever herhaaldelijk de strafmaxima op overtreding van verschillende centrale artikelen als artikel 6 WvW en 8 WvW aangepast, dikwijls in reactie op een roep uit de samenleving tot strengere straffen in verkeerszaken. Deze aanpassingen hielden tot voor kort steeds een verhoging van de strafmaxima in. De laatste herziening op dit gebied week echter af van het patroon van de alsmaar toenemende strafbedreiging. In tegenstelling tot de eerdere wijzigingen had de Wet herijking wettelijke strafmaxima niet als primaire doel de wettelijke strafmaxima in de Wegenverkeerswet te verhogen, maar ze in *overeenstemming te brengen* met de strafmaxima in het Wetboek van Strafrecht.

Als gevolg hiervan werden bepaalde wettelijke strafmaxima weliswaar verhoogd – zoals de verhoging van de maximale straf voor zwaar lichamelijk letsel door schuld in artikel 175 lid 1 sub b WvW naar 18 maanden – maar werd tegelijkertijd een wijziging doorgevoerd die een *dempende* werking had op het wettelijk strafmaximum. Dit laatste was het geval voor de aanzienlijke verlaging van de maximumstraffen op gedragingen uit artikel 175 lid 3 WvW. Voortaan staat op veelvoorkomende gedragingen als rijden onder invloed, veel te hard rijden en het niet verlenen van voorrang niet langer een wettelijk maximum van 9 jaar gevangenisstraf in geval van dood door schuld, maar een maximum van 4½ jaar. Wil het wettelijk strafmaximum van 9 jaar in beeld komen, dan moet er naast de bijzondere strafverhogende omstandigheden uit het derde lid ook sprake zijn van roekeloosheid (artikel 175 lid 2 WvW). Voor de commune culpose delicten betekende de Wet herijking wettelijke strafmaxima wel een verhoging over de gehele linie.

Mogelijk heeft deze wijziging gevolgen voor de hoogte van straffen in individuele verkeerstrafzaken. Juist omdat de omstandigheden genoemd in het derde lid van artikel 175 WvW zo vaak voorkomen, zou het *netto effect* van de Wet herijking wettelijke strafmaxima, berekend over alle verkeersstrafzaken tezamen, toch een *strafverlichting* kunnen betekenen. Dit dus ondanks de invoering van ‘roekeloosheid’, de uitbreiding van de strafverzwarende omstandigheden in artikel 175 lid 3 WvW en de verhoging van de maximale straf in artikel 175 lid 1 sub b WvW. Of dit inderdaad zo is – dus of rechters als gevolg van de Wet herijking wettelijke strafmaxima onder de streep minder zwaar zijn gaan straffen – kunnen we op basis van het huidige onderzoek echter niet zeggen.

#### 8.4.3. Ontwikkelingen met betrekking tot strafbeleid OM en rechters (onderzoeksvraag 3c)

De laatste relevante ontwikkeling op dit gebied betreft het vervolgings- en strafbeleid van het OM en de rechters. Een eerste opvallende constatering is dat de huidige OM Richtlijn in bepaalde gevallen een lichtere strafeis voorschrijft dan voorheen. Dit om de Richtlijn in overeenstemming te

brenge met de rechterlijke oriëntatiepunten. Vanwege de verbindendheid van de Richtlijn zal dit in de praktijk betekenen dat officieren van justitie in sommige situaties een lagere straf zullen eisen. De vergelijking van oude met huidige richtlijnen wijst verder uit dat zowel de OM Richtlijn als de LOVS oriëntatiepunten in bepaalde situaties een *lagere strafmodaliteit* voorschrijft, namelijk een taakstraf in plaats van een korte gevangenisstraf. Hoewel de *strafmaat* hoger is dan voorheen – de LOVS heeft in november 2016 de geïndiceerde strafmaat voor bepaalde situaties zelfs nog meer verhoogd – wordt dit door slachtoffers de facto mogelijk niet als een strafverzwaring, maar als een strafverlaging ervaren.

Ten slotte heeft het OM een vierde schuldgradatie geïntroduceerd: de ‘zeer hoge mate van schuld’ en de LOVS heeft deze categorie recent overgenomen. Volgens Simmelink vallen onder deze categorie zaken die tot voor kort als roekeloos ten laste werden gelegd. Het College van Procureurs-Generaal besloot tot deze ingreep vanwege de restrictieve koers van de Hoge Raad inzake roekeloosheid. Het College hoopt hiermee de rechters, ondanks de terughoudendheid van de Hoge Raad, te bewegen tot hogere straffen wanneer sprake is van (aan) roekeloosheid (grenzend rijgedrag), aldus Simmelink. Of deze interpretatie ook het officiële standpunt van het OM vertegenwoordigd is, bij gebrek aan toelichting, echter onzeker. Volgens de LOVS betreft het hier inderdaad gevallen die ‘neigen naar of grenzen aan roekeloosheid’.

Het enige geval waarin de OM Richtlijn tegenwoordig een hogere strafeis voorschrijft, is wanneer een recidiverende bestuurder een ernstig ongeval veroorzaakt als gevolg van overtreding van artikel 5 WVV. In dat geval kan een hogere geldboete en een langere ontzegging van de rijbevoegdheid dan voorheen worden geëist.

De commune strafartikelen 307 en 308 Sr worden in de OM Richtlijn en de oriëntatiepunten niet specifiek genoemd. Over mogelijke verschillen ten aanzien van het beleid inzake verkeersdelicten kunnen we dan ook niets zeggen.

## 8.5. Discussie en aanbevelingen

Kortom, op alle drie de fronten – rechtspraak, wetgeving en beleid – zijn er ontwikkelingen geweest die er *mogelijk* voor hebben gezorgd dat er in verkeerszaken momenteel minder zwaar wordt gekwalificeerd en gestraft dan een aantal jaar geleden. Ontwikkelingen in de rechtspraak hebben gevolgen gehad voor de lagere kwalificatie van het delict, de wetgever heeft de strafmaxima voor bepaalde veelvoorkomende handelingen aanzienlijk verlaagd en ook OM en de rechters zijn blijken hun richtlijnen in bepaalde situaties (kwalitatief) lager gaan eisen, dan wel straffen.

Welke gevolgen deze ontwikkelingen precies hebben gehad op de hoogte en strafmaat van alle verkeerszaken tezamen – of ze netto een strafverlagend effect hebben gehad – is niet zeker. Op basis van de huidige studie kunnen we daar geen uitspraken over doen. Toch is er reden aan te nemen dat deze ontwikkelingen in de individuele strafzaak tot teleurstellende uitkomsten kunnen leiden. Hierna formuleren wij enkele aanbevelingen die er mogelijk voor kunnen zorgen dat in de toekomst meer recht wordt gedaan aan de behoeften van slachtoffers van verkeersdelicten, zonder daarbij de belangen van verdachte of de samenhang van de wettelijke strafmaxima uit het oog te verliezen.

### 8.5.1. Aanbevelingen ten aanzien van de wetgeving

De geschiedenis van strafrechtelijke afdoening van verkeersdelicten wordt gekenmerkt door een constante worsteling met de concepten culpa en (voorwaardelijk) opzet. Ondanks herhaalde pogingen van de wetgever om de rechters te verleiden tot hoger straffen, vormt de constructie via culpa een obstakel.

Dit is ook logisch. In essentie is zelfs bij de hoogste schuldgradatie ‘slechts’ sprake van onvoorzichtigheid en onvoorzichtigheid laat zich nu eenmaal lastig vertalen in een al te zware straf. Het heeft een dempende werking op de strafmaat, zelfs in situaties waar deze damping eigenlijk niet gerechtvaardigd is, maar waar, objectief gezien, eerder sprake is van onverschilligheid of zeer ernstige lichtzinnigheid ten aanzien van gevaar voor anderen. Veroordeling voor doodslag is in veel gevallen echter een brug te ver. Uit de bestudeerde jurisprudentie blijkt dat rechters dikwijls moeite hebben met een veroordeling wegens doodslag. Niet alleen de Porsche overweging speelt hierin een rol – het feit dat de dader zelf ook gevaar loopt en derhalve de kans op een ernstig ongeval waarschijnlijk niet heeft aanvaard – maar ook het gegeven dat de dader welbewust de kans moet hebben aanvaard dat *een ander* het leven zou laten. Dit moet al via de aanname van ernstige onverschilligheid voor het leven van een ander onder voorwaardelijk opzet worden gebracht.

Wellicht is artikel 6 WVV dan ook *in de kern ongeschikt* als wettelijke basis voor het vervolgen van verkeersdelicten, omdat het de laakbaarheid van bepaalde verkeersmisdragingen onvoldoende uitdrukt. Het miskent in sommige situaties namelijk de (voorwaardelijk) doleuze intentie *die aan het creëren van een levensgevaarlijke situatie* ten grondslag ligt.

Wat dat betreft ligt een constructie vergelijkbaar met de gevaarzettingsdelicten uit Titel VII Wetboek van Strafrecht misschien meer voor de hand.<sup>282</sup> Deze gemeengevaarlijke delicten verbieden *het enkele teweeg brengen van gevaar* voor de algemene veiligheid van gezondheid, levens en bezittingen.<sup>283</sup> Bij de gevaarzettingsdelicten wordt een onderscheid gemaakt tussen een opzettelijke en een culpose variant. Bovendien wordt het delict door het gevolg gekwalificeerd met hogere straffen wanneer de gevaarlijke situatie heeft geleid tot de dood of het letsel van een andere persoon.

Deze constructie heeft verschillende voordelen boven de huidige aanpak. Ten eerste sluit het conceptueel gezien beter aan bij wat er feitelijk gebeurt in het geval van een verkeersdelict. Waar bij levensdelicten doorgaans sprake is van gerichtheid van geweld van het ene individu op het andere, daar missen verkeersdelicten die gerichtheid. Het is van het toeval afhankelijk wie door een verkeersdelict wordt getroffen. Via een algemeen gevaarzettingsdelict komt dit beter tot uiting. Vanuit dogmatisch perspectief zou het dus een verbetering zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Ten tweede zal veroordeling voor het doleuze gevaarzettingsdelict eenvoudiger zijn dan veroordeling voor doodslag. Hier worden in vergelijking met doodslag minder hoge eisen aan gesteld. Het OM hoeft immers niet langer te bewijzen dat de wil van de dader op eens anders dood was gericht, maar enkel op het in het leven roepen van een gevaarlijke verkeerssituatie: De wil richt zich op het ongeoorloofde rijgedrag zelf. Zo zal in geval van veel te hard rijden, alcoholgebruik en bumper-

<sup>282</sup> Zie ook R. Otte, *Opzet en schuld in het verkeer (oratie RUG)*, Deventer: Gouda Quint, 2001, p. 14.

<sup>283</sup> Cleiren, inleidende opmerkingen bij titel VII, p. 655.

kleven al snel sprake zijn van doleuze gevaarstelling. De gevallen die nu als roekeloos worden afgedaan – en de gevallen die aan roekeloosheid grenzen – kunnen onder een doleus gevaarzettingsdelict worden geplaatst. Aan een aparte strafverzwaring in de zin van roekeloosheid is geen behoefte meer. Hiermee komt een eind aan de vruchteloze roekeloosheidsdiscussies.

Ten derde wordt ook artikel 5 WVV overbodig, omdat de enkele gevaarstelling reeds in het nieuwe gevaarzettingsdelict is verdisconteerd. Dit heeft als gevolg dat de ‘kloof’ tussen artikel 5 en 6 WVV eveneens is gedicht.

Kortom, wellicht kan de vrijwel standaard culpoze inkleding van verkeersdelicten worden losgelaten en kan worden aangesloten bij de structuur van de gemeengevaarlijke delicten. Wij verwachten dat dit een beter werkbaar kader voor de rechtspraak oplevert, een kader dat bovendien meer tegemoet komt aan de beleving en wensen van slachtoffers. Het voert voor de huidige studie echter te ver om de precieze implicaties van deze wijziging in kaart te brengen. Dit dient nader te worden bestudeerd.<sup>284</sup>

Tevens bevelen we aan strenger op te treden tegen het veroorzaken van een ongeval tijdens ontzegging van de rijbevoegdheid (OBM) of tijdens rijden zonder rijbewijs.<sup>285</sup> In een niet gering aantal 6 WVV-zaken werd namelijk toch gereden tijdens een OBM of zonder geldig rijbewijs. Hier staat op grond van artikel 9 WVV slechts een strafmaximum van 3 maanden hechtenis op. Artikel 9 WVV beoogt primair het gezag van rechtelijke vonnissen en het administratieve toezicht van rijbewijzen te ondersteunen, wat het lage strafmaximum verklaart.<sup>286</sup> Op hun beurt beogen deze vonnissen en dit toezicht echter weer de verkeersveiligheid te bevorderen.<sup>287</sup> Er vanuit gaande dat rechters en officieren niet lichtzinnig een OBM opleggen en dat dit – net als het niet in bezit zijn van een geldig rijbewijs – veelal duidt op problemen met de rijvaardigheid van verdachte, stellen we voor deze twee gedragingen zwaarder te bestraffen wanneer de bestuurder tijdens OBM of zonder rijbewijs schuld heeft aan een ernstig ongeval.

### 8.5.2. Aanbevelingen ten aanzien van de rechtspraak

De bepaling van wettelijke strafmaxima en de introductie van nieuwe schuldgradaties zijn belangrijke instrumenten in de handen van de wetgever om rechters te ‘instrueren’. Vanwege de scheiding van de machten is de wetgever voor de implementatie op concreet zaakniveau echter afhankelijk van de manier waarop het OM en de rechters de wetgeving interpreteren. Dat rechters daarbij enige discretionaire speelruimte hebben is onvermijdelijk. Toch lijkt het erop dat de Hoge Raad geen recht doet aan de bedoeling van de wetgever. Daardoor is het bereik van roekeloosheid zo beperkt, dat de Hoge Raad het begrip niet van toepassing acht op gevallen waarvoor die strafverhoging juist was bedoeld.

<sup>284</sup> Zo is bijvoorbeeld ook de vraag welke rol de strafverzwarende omstandigheden – artikel 175 lid 3 WVV – in de nieuwe constructie dienen te spelen. Waarschijnlijk zitten die voor een groot deel in het nieuwe delict ‘ingebakken’. Bij de beoordeling of door verdachte een gevaarlijke situatie in het leven is geroepen, zal zeker ook naar de aanwezigheid van strafverzwarende omstandigheden worden gekeken. Mogelijk moet alcohol- of middelengebruik wel als aparte strafverzwarende omstandigheid worden gehandhaafd.

<sup>285</sup> Dit geldt zowel voor de situatie waarin de wetgever besluit tot strafbaarstelling via een algemeen gevaarzettingsdelict, als de situatie waarin de wetgever uiteindelijk toch vasthoudt aan de huidige constructie van artikel 6 WVV. In dit laatste geval kunnen het rijden tijdens OBM en het rijden zonder rijbewijs in artikel 175 lid 3 WVV worden opgenomen.

<sup>286</sup> Zie Cleiren, aantekening 5 bij artikel 9 WVV.

<sup>287</sup> Zie Cleiren, aantekening 5 bij artikel 9 WVV.

De Hoge Raad hanteert althans strengere voorwaarden en gebruikt een beperkter definitie dan de wetgever ten tijde van de parlementaire behandeling van roekeloosheid voorstond. Zo spreekt de Hoge Raad over *buitengewoon onvoorzichtig gedrag*, waarvan slechts in *uitzonderlijke gevallen* sprake kan zijn. Dit terwijl voor de wetgever *zeer onvoorzichtig gedrag* volstond. Ook het oordeel van de Hoge Raad dat overtreding van een of meer in artikel 175 lid 3 WVV genoemde gedragingen *doorgaans niet* volstaat voor de kwalificatie roekeloosheid lijkt niet in overeenstemming met de bedoeling van de wetgever. Volgens deze laatste is er in geval van rijden onder invloed en veel te hard rijden namelijk *al snel* sprake van roekeloosheid. Ten slotte wijzen ook de voorbeelden die de wetgever noemt ter illustratie van roekeloos rijgedrag op een ruimere interpretatie van het begrip.

De conclusie dat de Hoge Raad “er gewoon niet aan wil” lijkt dan ook gerechtvaardigd.<sup>288</sup> Toch heeft de Hoge Raad hierin een ondergeschikte rol en dient hij zich te confirmeren aan de wensen van de – democratisch gelegitimeerde – wetgever. Wanneer sprake is van een *te restrictieve* interpretatie van wetgeving, zoals hier het geval, dan dient de hoogste rechter een stapje terug te doen. Dit resulteert in de volgende aanbevelingen:

- Wanneer sprake is van meerdere laakbare gedragingen uit artikel 175 lid 3 WVV, dan zou de Hoge Raad sneller roekeloosheid mogen aannemen. Met name een opeenstapeling van gedragingen uit het derde lid zou voldoende moeten zijn om voor roekeloosheid te veroordelen. Momenteel geldt haast een categorische uitsluiting. Dit klemmt des te meer, omdat artikel 175 lid 3 WVV vrijwel uitputtend is qua wangedrag in het verkeer. Bijna alle mogelijke misdrijven zijn in het derde lid verdisconteerd. Alleen rijden zonder rijbewijs en rijden tijdens rijontzegging ontbreken nog. Hierbij zou ook zeker aandacht mogen worden besteed aan de aard, duur en frequentie van deze gedragingen. Zo zou bij iemand die minutenlang door de binnenstad racet sneller roekeloos in beeld mogen komen.
- Voor de lagere rechters blijft het goed motiveren van roekeloosheid van belang. Ze moeten proberen nog meer te expliciteren – in narratieve en normatieve zin – waarom in casu sprake is van roekeloosheid.
- Waar mogelijk zou gebruik kunnen worden gemaakt van de *Garantenstellung*. Wanneer sprake is van professionele bestuurders – vrachtwagenchauffeurs, taxichauffeurs – dan zou die kwaliteit meer gewicht in de schaal mogen werpen dan nu lijkt te gebeuren. Is het niet om te komen tot de kwalificatie ‘roekeloosheid’, dan toch om binnen de gewone culpa een hogere straf te rechtvaardigen.
- In veel verkeersstrafzaken betrof het (veelvuldig) recidiverende bestuurders. Dikwijls hadden deze bestuurders een lange lijst ernstige verkeersovertredingen of verkeersdelicten op hun naam staan. Kennelijk hadden zij niet van hun fouten uit het verleden geleerd en drong de ernst van de situatie, ondanks eerdere strafvervolgung, niet tot hen door. Gezien de hardnekkigheid van sommige recidivisten, zou misschien een nog nadrukkelijker rol kunnen worden weggelegd voor een relevant strafblad. In het verleden begane ernstige verkeersovertredingen en –delicten kunnen worden beschouwd als kenmerk voor een roekeloze attitude en moeten tot (grotere) verhoging van de strafmaat leiden wanneer het wederom misgaat.

<sup>288</sup> Zie Groenhuijsen (2016).

### 8.5.3. Aanbevelingen ten aanzien van het OM

De introductie van een vierde schuldgradatie is inventief en we zijn benieuwd hoe deze aanpak in de praktijk gaat uitwerken. Toch zijn we niet onverdeeld gelukkig met de gekozen oplossing. Er is namelijk een (onbedoeld) risico dat deze noviteit in de praktijk een strafverlaging betekent, wanneer zaken die eigenlijk de kwalificatie ‘roekeloosheid’ verdienen voortaan onder de vlag van ‘zeer hoge mate van schuld’ worden vervolgd. Voor deze lichtere kwalificatie dient te worden gewaakt. Sowieso wordt het verkeersstrafrecht er door de introductie van een vierde schuldgradatie niet makkelijker op. De minder strikte interpretatie van roekeloosheid door de zittende magistratuur verdient wat ons betreft dan ook de voorkeur.

De keuze van het Openbaar Ministerie om minder vaak korte gevangenisstraffen te eisen is goed verdedigbaar. Hoewel dit mogelijk resulteert in minder tevredenheid bij slachtoffers, dienen de belangen van de verdachte in dit geval te prevaleren. De belangen van slachtoffers en hun behoeften aan strengere straffen zijn namelijk niet de enige belangen die meespelen in beleidsoverwegingen.<sup>289</sup> Het beleid om over de volle breedte van het strafrecht bij voorkeur geen korte gevangenisstraffen meer op te leggen, dient ook binnen het verkeersstrafrecht te worden gerespecteerd.

Ten slotte is goede communicatie met slachtoffers en verwachtingsmanagement ten aanzien van de uitkomst van het strafproces belangrijk. Het OM kan hierin samen optrekken met Slachtofferhulp Nederland.

### 8.5.4. Aanbevelingen ten aanzien van de verkeershandhaving

Hoewel de *verkeershandhaving door de politie* strikt genomen geen deel uitmaakt van het onderhavige onderzoek, is het niet aan onze aandacht ontsnapt dat zich de laatste tijd wel degelijk zorgwekkende ontwikkelingen hebben voorgedaan op dit gebied. Op dit moment wordt de handhaving steeds meer uitgedaagd en dreigt zelfs een handhavingstekort.<sup>290</sup> Ondanks stijgende aantallen verkeersdoden en –gewonden zijn er bijvoorbeeld minder gespecialiseerde officieren van justitie, komen politieteam mankracht tekort en wordt de snelwegpolitie opgeheven.<sup>291</sup> Al deze ontwikkelingen kunnen negatieve gevolgen hebben voor de efficiënte preventie en handhaving van verkeersdelicten en dienen nog eens tegen het licht te worden gehouden. Het beleid van het Openbaar Ministerie om bij ernstige verkeersmisdriven standaard een gesprek met de officier van justitie aan te bieden, om te werken met zaakcoördinatoren en om intensiever samen te werken met de politie is, daarentegen, positief te waarderen en verdient brede(re) navolging.

<sup>289</sup> Overigens wordt iemand die een verkeersboete bij herhaling niet kan betalen wel zonder pardon in hechtenis genomen (gijzeling), terwijl de korte gevangenisstraf uit den boze is. Dit is wat ons betreft echter geen reden om korte gevangenisstraf te promoten, veeleer om de huidige praktijk t.a.v. gijzeling te heroverwegen. Dit valt echter buiten het bestek van het huidige onderzoek.

<sup>290</sup> Zie bijvoorbeeld het bericht in het AD van 1 november 2016 (C. Klomp, ‘Smartphone op zwart en verkeerspolitie terug’) waarin het Verbond van Verzekeraars en Veilig Verkeer Nederland constateren dat de politie minder handhaaft in het verkeer en pleiten voor maatregelen als de terugkeer van de verkeerspolitie (<http://www.ad.nl/dossier-nieuws/smartphone-op-zwart-en-verkeerspolitie-terug-ab2fd160/>).

<sup>291</sup> Zie bijvoorbeeld het bericht van B. Kleinjan, ‘Tweede Kamer wil opheldering over afschaffen snelwegpolitie’, *BNR* 3 november 2016 (<https://www.bnr.nl/nieuws/politiek/10313414/verkeersshuften-krijgen-vrij-baan-snelwegpolitie-verdwijnt>).

### 8.5.5. Aanbevelingen ten aanzien van de schadeafwikkeling

Uit de slachtoffersurvey bleek dat veel slachtoffers van verkeersdelicten de uitgekeerde schadevergoeding als (veel) te laag beoordeelden. Bijna zes op de tien slachtoffers waren bovendien van mening dat de hele procedure (veel) te lang duurde. Op basis van deze cijfers concluderen wij dat ook op het gebied van het schadeverhaal nog een verbeterslag kan worden gemaakt. De nieuwe ontwikkeling binnen de verzekeringswereld, om voortaan een ‘partnerschap’ met het slachtoffer aan te gaan, het herstel centraal te stellen, en de schade van slachtoffers zo snel en volledig mogelijk te vergoeden kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren.<sup>292</sup> Deze aanpak zou ook bij slachtoffers van verkeersdelicten vaker mogen worden toegepast.

### 8.5.6. Aanbevelingen ten aanzien van toekomstig onderzoek

De laatste aanbevelingen betreffen toekomstig onderzoek. Het is opmerkelijk dat verkeersmisdriven – jaarlijks toch verantwoordelijk voor een behoorlijk aantal ernstige slachtoffers - tot nog toe zo weinig (empirisch) zijn onderzocht. Dit geldt niet alleen voor Nederland, maar ook voor buitenlandse jurisdicties. Het onderzoek naar (slachtoffers van) verkeersdelicten staat in de kinderschoenen en het huidige onderzoek heeft enkel een bescheiden bijdrage kunnen leveren aan onze kennis op dat gebied.

Zo hebben we gekeken naar ontwikkelingen in rechtspraak, wetgeving en beleid die *waarschijnlijk* van invloed zijn op de straf in rechtszaken. We weten echter niet 100% zeker of dit gemiddeld genomen ook daadwerkelijk tot een lagere straf(eis) heeft geleid. Ons vermoeden dat ernstige verkeersdelicten tegenwoordig lager worden bestraft kan enkel op basis van aanvullend empirisch onderzoek worden getoetst. Een studie van officiële justitiële registratiesystemen kan bijvoorbeeld uitwijzen welke ontwikkelingen zich daadwerkelijk hebben voorgedaan de afgelopen jaren ten aanzien van de opgelegde straffen.

En ook op het gebied van ervaringen van deze specifieke groep slachtoffers valt nog genoeg te ontdekken. Het is jammer dat er in het onderzoek een fout is opgetreden bij het selecteren van de respondenten. Hierdoor was de steekproef ‘vervuild’ en was het aantal slachtoffers van verkeersdelicten lager dan gehoopt. Dit heeft op zijn beurt weer gevolgen gehad voor de mogelijkheid om harde conclusies te trekken op basis van de huidige gegevens en op het verrichten van meer complexe analyses. Toekomstige kwantitatieve studies naar deze specifieke categorie slachtoffers kunnen resultaten opleveren die nog beter generaliseerbaar zijn, die nog meer inzicht verschaffen in de beleving van slachtoffers van (de uitkomst van) het strafproces, en die manieren in kaart brengen waarop hun ervaring positief kan worden beïnvloed, terwijl secundaire victimisatie wordt voorkomen.

<sup>292</sup> Zie Loth & Stegerhoek (2016).

# English summary

## 1. Introduction

Many believe that victims of road traffic offenses are dissatisfied with the manner in which the criminal justice system settles their case. The media report of victims who consider the imposed penalties too low, because they do not do justice to the serious consequences resulting from the offense. The dissatisfaction of the bereaved in the *Meijel* case is an illustration of this. In this case, a Polish driver caused the death of three victims, but the court of first instance only sentenced him to a penalty of 120 hours of community service and a disqualification from driving for the duration of one year. Frustrated with this lenient sentence, a surviving relative threw a chair at the judges.

It is, however, unclear to what extent these feelings of dissatisfaction can be generalised to the entire population of victims of road traffic offenses. We furthermore lack insight into which factors are most influential when it comes to victims' dissatisfaction. Is their discontent primarily related to the type of crime the offender is convicted for (the 'qualification' of the criminal act), or is it more closely linked to the severity of the imposed penalty, or to procedural aspects?

Another important aspect is the extent to and manner in which victims are compensated for the damages they incurred as a result of the traffic offense. In the Netherlands, compensation for road traffic accidents is usually an insurance matter. An international victimisation study from 1997 showed that no less than 80% of the respondents were dissatisfied with their contacts with the insurance companies and the compensation they received. The problem with this study is that it is outdated and that it only reports aggregated results, without making a distinction between countries. Anecdotal evidence nevertheless suggests that even to date, victims of road traffic offenses experience difficulties with getting their damages compensated, as illustrated by the 2015 Black Paper (*Zwartboek*) of the Association for Victims of Road Traffic Accidents (*Vereniging Verkeersslachtoffers*).

The current study – executed by INTERVICT and commissioned by the *Fonds slachtofferhulp* – focused on different aspects of the criminal procedure and the compensation procedure in the aftermath of a road traffic offense. It had three central goals:

- 1) Study how victims of road traffic offences in the Netherlands experience the criminal procedure and its outcome.
- 2) Examine what their experiences are with regard to the compensation procedure and its outcome.
- 3) Analyse which developments in the field of legislation, policy and case law may have had an influence on the penalties in particular criminal cases involving road traffic offenses.

These three goals were specified in the empirical and legal research questions described below.

## 2. Empirical research questions and results

Victims of road traffic offenses have seldom been the subject of (empirical) study. How Dutch victims of road traffic offenses perceive the criminal sentence and the criminal procedure is unknown and the same is true for their perception of the procedure and outcome involving their claim for compensation of damages. Meanwhile some important developments have taken place in the context of the criminal procedure, traffic offense law, and the compensation procedures. When it comes to criminal procedures, victims' rights have been strengthened considerably as a result of the introduction of the right to make a Victim Impact Statement and the 2011 Act on the enhancement of the position of victims (*Wet versterking positie slachtoffers*). In the context of traffic offense law, the legislator has tried to realise increased penalties by changing the Road Traffic Offences Act 1994, and insurance companies are currently exploring possibilities to develop a more restorative based approach to claims for compensation.

Because of the lack of quantitative research, the first aim of the current study was to examine how victims of road traffic offenses perceive the (outcome of the) criminal procedure. The second aim was to research their perception of the (outcome of the) compensation procedure. The focus, however, remained on the manner in which victims perceive the criminal sentence and procedure. This resulted in the following two empirical research questions:

### Research questions 1 and 2:

1. How do (surviving relatives of) victims of serious road traffic offenses perceive the criminal procedure, the qualification of the criminal act and the final verdict?
  - a. Which variables correlate to victim satisfaction regarding the criminal procedure and its outcome?
  - b. Does victim satisfaction show a stronger correlation with the qualification of the criminal act or with the penalty imposed?
  - c. Which problems do (surviving relatives of) victims of serious road traffic offenses experience with the (outcome of the) criminal procedure?
2. How do (surviving relatives of) victims of serious road traffic offenses perceive the procedure and outcome involving their claim for compensation of damages?
  - a. Which variables correlate to satisfaction regarding the procedure and outcome regarding their claim?
  - b. Does satisfaction show a stronger correlation with the celerity of the procedure or with its outcome?
  - c. Which problems do (surviving relatives of) victims of serious road traffic offenses experience with the settlement of their damages?

### 2.1. Victims' perception of the (outcome of the) criminal procedure (research question 1)

In order to answer the first research question, a written survey was distributed amongst a sample of 1000 victims of road traffic accidents who were selected via the data files of Victims Support the Netherlands (*Slachtofferhulp Nederland*). Of the 193 returned surveys (net response rate = 20%), 175 surveys were included for further analysis.

In approximately half the cases, the traffic accident had resulted in criminal prosecution ( $n=78$ ; 52%), and almost half the cases had ended up in court ( $n=74$ ; 46%). According to their answers, respondents were relatively satisfied with the *procedural* aspects of their case, such as the treatment by the public prosecutor and the judges and the extent to which they were informed. All in all 51% of the respondents whose case had proceeded to court were (very) satisfied with the criminal procedure. Only one in five respondents were (very) dissatisfied (21%). The procedural aspects considered most problematic were mainly related to the penalty, such as the finding that respondents thought the public prosecution service (PPS) and the courts could have done more to try and punish the offender.

Respondents were, however, significantly less satisfied with the *outcome* of the criminal procedure. This goes for both the qualification of the criminal act and the penalty imposed. In accordance with prior expectations, more than half the respondents thought the offender had been found guilty of an offense that was (far) too minor given the criminal behaviour ( $n=56$ ; 52%). The other respondents thought the legal qualification did match the criminal act (48%).

When it came to the imposed penalty, respondents reported even lower levels of satisfaction. 65% of the respondents thought the penalty (far) too lenient, while most of them attributed (great) importance to an appropriate penalty (83%). Many respondents furthermore disagreed with the statement that the offender received the penalty he deserved (51% disagreed); that the penalty did justice to the suffering caused by the offense (67% disagreed); that the penalty contributed to their emotional recovery (57% disagreed); and that the penalty would prevent the offender from committing similar offenses in the future (58% disagreed). All in all 36% of the respondents were (very) dissatisfied with the outcome of the criminal procedure. It is safe to conclude that victims experience more difficulties in relation to the outcome (distributive aspects) of the criminal procedure, rather than its procedural aspects.

When asked to indicate the relative importance of an appropriate penalty as opposed to an appropriate legal qualification of the criminal act, respondents indicated they preferred the offender to receive an appropriate penalty. In other words, an appropriate sanction ranks higher – is more important for victims – than an appropriate legal qualification.

Finally, in order to explore possible relationships between the different procedural and distributive aspects, various correlation analyses were conducted.<sup>293</sup> These showed that there is a significant connection between victims' satisfaction with the criminal procedure, the qualification of the

<sup>293</sup> Because of the relatively low number of (relevant) respondents, we have not conducted multivariate regression analyses (see Chapter 2).



criminal act, and the imposed penalty on the one hand, and victims’ satisfaction with the outcome of the criminal procedure on the other hand. The more positive respondents were with regard to the procedure, the qualification, and the imposed penalty, the more satisfied they were with the outcome of the criminal procedure.

2.2. Victims’ perception regarding the compensation (procedure)  
(research question 2)

The next step was to analyse victims’ experiences with their claim for compensation of damages. In this part of the study, only the answers of the 56 respondents whose offender had been convicted by a criminal court were included. Of these respondents, 48% reported they had had their damages fully rewarded; 18% had received partial compensation; and 44% were still in the process of having their (complete) damages awarded.

A vast majority of the respondents indicated they had received an appropriate level of compensation (61%). Almost four out of ten respondents (39%) considered the amount of compensation awarded to them (far) too low, while appropriate compensation was (very) important for three out of four respondents (75%). In sum, half (50%) of the respondents were (very) satisfied with the amount of compensation awarded to them, compared to 19% (very) dissatisfied respondents.

In contrast with the findings relating to the criminal procedure, when it came to their claim for compensation, victims considered *procedural* aspects most problematic. Especially the long processing time of the compensation procedure proved a bottleneck. Almost six in ten respondents (59%) considered the time before their claim was processed (far) too long. However, when asked to put the different procedural and distributive aspects in an order of ranking, respondents indicated that they considered full compensation of all damages more important than accelerated proceedings.

The correlation analyses brought a significant relationship to light between the perceived duration of the procedure and procedural satisfaction: The more dissatisfied respondents were with the duration of the procedure, the more dissatisfied they were with the procedure as such. Another relation was discovered between the amount of compensation and procedural satisfaction on the one hand, and satisfaction with the outcome of the compensation procedure on the other. Respondents who considered they had received appropriate compensation and respondents who experienced more procedural satisfaction, were generally also more satisfied with the outcome of the compensation procedure.

3. Legal research questions and results

The legal part of the study focused on the question of which developments in legislation, policy and case law had taken place during the past decennia that could have been of influence on the penalties in criminal cases involving road traffic offenses.

The first step was to assess how the legislator and the courts have interpreted the legal concepts ‘negligence’, ‘recklessness’, and ‘conditional intent’ in the context of road traffic offenses. For these

three concepts play an important role in the legal qualification of the criminal act – for which criminal offense the offender is convicted – and are therefore likely to influence the final penalty. An extensive interpretation of conditional intent, for instance, will result in more convictions for intentional crimes as opposed to crimes based on negligent behaviour. Intentional crimes usually carry higher maximum penalties than negligent crimes. If an offender is convicted for a negligent crime in the sense of recklessness – the highest level of criminal negligence – this also results in a higher (maximum) penalty than if a conviction is based on plain negligence.

The interpretation of the three concepts in determining the criminal liability of offenders within (specific) road traffic offenses law was then compared to their interpretation within generic criminal law (articles 287, 307, and 308 of the Dutch Criminal Code).

The importance of the concepts ‘negligence’, ‘recklessness’ and ‘criminal intent’ is demonstrated in the table below, which provides an overview of all legal provisions from the (specific) Act on Road Traffic Offenses 1994 and the (generic) Criminal Code that were relevant to this study. It shows, for example, the large differences between the maximum penalties attached to negligent crimes and intentional crimes. It also demonstrates the significant influence of recklessness on the maximum penalty.

Table 1. Relevant legal provisions from the Act on Road Traffic Offenses and the Criminal Code

| Legal provision  | Legal qualification                             | Mitigating and aggravating circumstances  | Maximum penalty                                     |
|--|---|---|---|
| Misdemeanour (Act on Road Traffic Offenses 1994)       |   |   |   |
| Art. 5   | Causing danger on the road or hindering traffic |   | - 2 months  |
| Negligent offenses (Act on Road Traffic Offenses 1994) |   |   |   |
| Art. 6   | Negligently causing serious injury              | - basis (art. 175(1)(b))<br>- basis + recklessness (art. 175(2)(b))<br>- basis + special circumstances (art. 175(3))<br>- basis + recklessness + special circumstances (art. 175(2)(b) + art. 175(3)) | - 1½ years<br>- 3 years<br>- 2¼ years<br>- 4½ years |
| Art. 6   | Negligently causing death                       | - basis (art. 175(1)(a))<br>- basis + recklessness (art. 175(2)(a))<br>- basis + special circumstances (art. 175(3))<br>- basis + recklessness + special circumstances (art. 175(2)(a) + art. 175(3)) | - 3 years<br>- 6 years<br>- 4½ years<br>- 9 years   |
| Negligent offenses (Criminal Code)                     |   |   |   |
| Art. 308   | Negligently causing injury                      | - basis (art. 308(1))<br>- basis + recklessness (art. 308(2))   | - 1 year<br>- 2 years                               |
| Art. 307   | Negligently causing death                       | - basis (art. 307(1))<br>- basis + recklessness (art. 307(2))   | - 2 years<br>- 4 years                              |
| Intentional offenses (Criminal Code)                   |   |   |   |
| Art. 302   | Serious assault                                 | - basis (art. 302 (1))<br>- basis + resulting in death (art. 302(2))<br>- basis + attempt (art. 45)   | - 8 years<br>- 10 years<br>- 5½ years               |
| Art. 287   | Manslaughter                                    | - basis (art. 287)<br>- basis + attempt (art. 45)   | - 15 years<br>- 10 years                            |

During the past couple of years, the Supreme Court has issued several landmark rulings involving negligence and intent in road traffic cases. According to many legal scholars, the Supreme Court has raised the threshold for proving recklessness (2013) and conditional intent (1996), thereby making it more difficult to have someone convicted for recklessly causing death or manslaughter. At least, that is the assumption. To what extent the 2013 judgments of the Supreme Court have indeed affected the percentage of convictions for reckless driving was unclear. By comparing the percentage of convictions for reckless driving before the judgments with the percentage convictions for reckless driving after the judgments, this study aimed to assess the exact *quantitative* impact of the 2013 judgements of the Supreme Court.

Next to the interpretation of central legal concepts in (case) law, other factors also play an important role in the determination of an appropriate penalty in specific cases. One such factor is the statutory *maximum penalty*. By increasing the maximum penalty of an offense, the legislator indicates that an offense is now considered more heinous and more worthy of criminal reproach and punishment than before. If all is well, the increase of the maximum penalty will have an impact on the penalty in a specific criminal case. The idea is that, from that moment onwards, those crimes will be punished more severely.

A final factor that could influence the criminal penalty in road traffic cases is the *policy of the public prosecution service and the courts* in that respect. Both the public prosecution service ('guidelines') and the courts ('orientation points') have established a policy regarding punishment in road traffic offenses. By comparing the previous policy guidelines with current guidelines, certain developments in the penal policy on road traffic offenses and generic offenses will surface.

With the help of an analysis of criminal cases published on [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) and a legal desk research involving relevant laws and regulations, parliamentary documentation and policy documents the research questions below were answered:

### Research question 3:

3. Which developments in the context of legislation, policy, and case law have taken place in the past decennia that could be of influence on the penalties in criminal cases involving traffic offenses and generic offenses?
  - a. How have the legislator, the public prosecution service, and the courts interpreted the legal concepts negligence, recklessness and conditional intent in the context of serious traffic offenses and how does that interpretation relate to the interpretation of those concepts in the realm of generic criminal law?
    - a. What effect have the Supreme Court judgments of October 2013 had on the indictments of the public prosecutors and the judgments by the lower courts involving recklessness?
  - b. What developments have taken place regarding the statutory maximum penalties involving a violation of articles 5 and 6 Road Traffic Offenses Act and articles 307 and 308 Criminal Code?
  - c. What developments have taken place regarding the prosecutorial policy in this regard? And what developments regarding the punishment guidelines ('orientation points') of the courts?

### 3.1. Analysis case law (research question 3a)

The analysis of case law showed that, over the years, judges have adopted a restrictive interpretation of the concepts 'conditional intent' and 'recklessness'. For conditional intent, the 1996 Porsche case was the starting point of this more conservative approach. For recklessness, the restrictive interpretation originated from several judgments by the Supreme Court in 2013. Because of these judgments, the chances of having a traffic offender convicted for an intentional offense or a negligent offense involving recklessness have decreased. This is true for road traffic offenses and generic offenses alike, although the chance of having someone successfully prosecuted for an intentional offense is higher within generic criminal law, because of the aggressive nature of these offenses that is targeted against a specific individual.

This conclusion is remarkable, because the legislator had introduced recklessness in 2006 precisely with the aim of mitigating the effects of the Porsche case. An analysis of case law nevertheless demonstrated that the criminal justice system is struggling with the concept of recklessness. The Supreme Court's reticence in accepting recklessness has had a clear impact on the lower courts. An empirical analysis of cases involving article 6 Act on Road Traffic Offenses published on [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl) showed that the lower courts have convicted fewer suspects for reckless driving since the 2013 judgments of the Supreme Court: from 18% before the judgments to 6% after the judgments. This while the percentages of indictments issued by the public prosecution service containing charges based on recklessness remained unchanged (75% before the judgments; 78% after the judgments). This indicates that the plan of the legislator, to compensate for the effects of the Porsche case by introducing recklessness, seems to have failed.

Plain negligence, on the other hand, is relatively easily established in traffic cases. Perhaps even easier than in generic criminal cases. Although a simple mistake will not invoke a conviction for a negligent offense, negligence in the context of road traffic law is largely objectified and is easily accepted when certain road traffic regulations are violated. The fact that all drivers of motorised vehicles are subjected to some form of *Garantenstellung* – meaning that a higher standard of care applies to them and that they have to act with extra caution – also plays a role.

### 3.2. Developments related to the maximum penalty (research question 3b)

Until recently, the maximum penalties in various central provisions of the Act on Road Traffic Offenses had constantly been increased, often in reaction to a public demand for higher penalties. In 2006, the coming into force of the Act on the recalibration of statutory maximum penalties (*Wet herijking wettelijke strafmaxima*) meant a deviation from this trend. For the primary goal of this Act was not to increase the maximum penalties of the Act on Road Traffic Offenses, but to bring them in line with the maximum penalties laid down in the Criminal Code.

Although certain statutory maxima in the Act on Road Traffic Offenses still increased as a result of the Recalibration Act – for instance the maximum penalty for negligently causing serious injury in article 175(1)(b) – other criminal offenses were given a lower maximum penalty. This was the case for the criminal acts mentioned in article 175(3) Act on Road Traffic Offenses (e.g., driving under the influence, serious violation of the speed limit, or not yielding right of way). Because these particular

traffic offenses are prevalent, it is possible that, across all road traffic offenses, the net effect of the Recalibration Act has been an overall reduction in the level of sentencing. Within the context of the current study, it was, however, impossible to assess whether the courts have indeed punished more leniently for the behaviours codified in article 175(3) Act on Road Traffic Offenses. For generic crimes, on the other hand, the Recalibration Act did entail an across-the-board increase of the statutory maximum penalties.

### 3.3. Developments related to the penal policies of the PPS and the courts (research question 3c)

A comparison of the existing penal policies of the public prosecution service and the judiciary with previous policies brought to light that the current guidelines of the public prosecution service now prescribe to request a more lenient penalty in certain situations.

Furthermore, in certain situations, both the PPS and the court guidelines now indicate less invasive types of penalties, namely community service instead of a short prison sentence. Although objectively the level of punishment is higher than the level prescribed by previous policies, victims may perceive the less intrusive community service as a more lenient sentence nevertheless.

Finally, the PPS and the courts have introduced a fourth level of negligence: the ‘very high level of negligence’ and the judiciary has followed suit. Although an official explanation of this change is lacking, the idea was probably to convince judges to impose higher penalties in cases involving (behaviour bordering on) recklessness.

## 4. Discussion and recommendations

On all three fronts – case law, legislation and policy – developments have taken place that have *possibly* led to lower penalties in traffic cases. The restrictive interpretation of the concepts conditional intent and recklessness may have had a bearing on the lower qualification of the criminal act; the statutory maximum penalties for certain, highly prevalent traffic offenses have been lowered; and the courts and public prosecution service have adopted a policy that may also result in (qualitatively) lower sentences.

Whether these developments actually have had a mitigating effect on the penalties in road traffic cases could not be assessed on the basis of the current study. That requires different research methods, such as an empirical analysis of judicial registration data or a case file study, possibly complemented with expert interviews. We nevertheless observed high levels of dissatisfaction in victims and concluded that the judiciary is struggling with concepts of negligence and (conditional) intent. Based on these findings different recommendations were formulated that could do justice to (distributive) needs of victims of traffic offenses, while at the same time respecting the interests of suspects and the coherence of the system of statutory maximum penalties.

- Regarding legislation, the advice is to abandon the current construction of article 6 Act on Road Traffic Offenses, and instead place traffic offenses within the framework of the serious offenses endangering the general safety of persons or property (title VII of the Criminal Code). This construction has as an advantage that it will be easier to procure a conviction for intentional endangerment than for manslaughter; that there is no need for separate aggravation of the penalty with the help of recklessness; and that the ‘gap’ between article 5 and article 6 Act on Road Traffic Offenses is automatically closed. We furthermore expect that this change will provide the judiciary with a more practicable framework and that it will better meet victims’ expectations and experiences. A second recommendation for the legislator is to adopt a stricter approach when an accident was caused by an unlicensed or temporary disqualified driver. The current statutory maximum penalty of 3 months detention (article 9 Act on Road Traffic Offenses) does not suffice.
- Regarding case law and the judiciary, the advice is to show less restraint when it comes to recklessness. Judging by the parliamentary history of this concept, the legislator had a more extensive interpretation in mind, than the one adopted by the Supreme Court. In the case of an accumulation of criminal offenses laid down in article 175(3) Act on Road Traffic Offenses, for instance, the suggestion is to qualify this as reckless driving more readily. For lower courts, it remains important to provide a proper motivation of why certain behaviour is qualified as reckless. Furthermore, both the *Garantenstellung* (in the case of professional drivers) and the commission of a traffic offense by a recidivist driver could have an even greater bearing on the penalty.
- Regarding the public prosecution service, the recommendation is to keep a close eye on the manner in which the recently introduced fourth level of negligence – the ‘very high level of negligence’ – works out in practice in order to prevent that it might inadvertently lead to a lower qualification. At the same time, it remains important to maintain good communications with victims and to manage their expectations regarding the outcome of a criminal procedure.
- Although no part of the study as such, the recommendation regarding the enforcement of traffic offense law is to maintain high numbers of specialised police officers and public prosecutors.
- Regarding the compensation procedures, the recommendation is to keep a close eye on the extent to which claims for damages are fully compensated and the celerity of procedures. The latest developments, where insurance companies try to establish a ‘partnership’ with victims, may provide an important contribution in this respect.
- Regarding future research, a dearth of research was observed, despite the fact that, each year, numerous persons fall victim to road traffic offenses. Empirical research in this area is sorely needed. Only a complementary study involving the analysis of official records or case files – possibly in combination with expert interviews – could establish whether the developments found in the current study have really been of influence on the penalties imposed in criminal road traffic cases. Victims of road traffic offenses also warrant further empirical study themselves. Although the current study generated important explorative results, the possibilities for more sophisticated analyses and generalisation of the findings were limited, due to the low number of (relevant) respondents. Future studies should try to map even more accurately how victims experience (the outcome of) criminal procedures; how their experience can positively be influenced; and how secondary victimisation can be prevented.



## Bijlage 1. Introductiebrief slachtoffersurvey (Slachtofferhulp Nederland)

Geachte heer/mevrouw,

De Universiteit van Tilburg voert in opdracht van het Fonds Slachtofferhulp een onderzoek uit naar de ervaringen van slachtoffers van verkeersongevallen en hun nabestaanden met de strafprocedure. Hier is nog maar weinig onderzoek naar gedaan. Voor Slachtofferhulp Nederland is deze informatie onmisbaar voor een goede dienstverlening aan slachtoffers. Graag nodig ik u daarom uit aan het onderzoek deel te nemen.

Uw deelname aan het onderzoek is van groot belang en kan helpen de kwaliteit van de strafprocedure en de dienstverlening aan slachtoffers te verbeteren. Wij zouden het dan ook erg op prijs stellen als u de vragenlijst in wilt vullen. Gemiddeld kost het invullen van de vragenlijst ongeveer 25 minuten. Als dank voor uw deelname ontvangt u een VVV-bon ter waarde van €5. In bijgaande brief van de Universiteit van Tilburg vindt u meer informatie.

Indien u mee wilt doen, kunt u de vragenlijst binnen twee weken invullen. U kunt hem invullen op papier, maar ook op internet via de volgende link [invullen]. Om in te kunnen loggen, dient u de inlogcodes onderaan deze brief in te vullen. Indien u de vragenlijst na twee weken (nog) niet heeft ingevuld, wordt er vanuit de Universiteit van Tilburg contact met u opgenomen om u hier aan te herinneren.

Wilt u **niet** meedoen en **niet** telefonisch benaderd worden, dan verzoek ik u zich af te melden door bijgesloten antwoordkaart in te vullen en (zonder postzegel) terug te sturen. U kunt uw afmelding ook via een e-mailbericht doorgeven aan [afmelden@slachtofferhulp.nl](mailto:afmelden@slachtofferhulp.nl). Het is belangrijk dat u uw **naam met referentienummer** '[invullen]' op de antwoordkaart of in uw e-mail vermeldt, anders kunnen wij uw gegevens niet uit het bestand halen. Uw contactgegevens worden in dat geval niet doorgegeven aan de Universiteit van Tilburg en u zult ook niet door een onderzoeker telefonisch herinnerd worden aan dit onderzoek.

Mocht u naar aanleiding van het onderzoek behoefte hebben aan ondersteuning van onze medewerkers, neemt u dan alstublieft contact op. Wij helpen u graag verder.

Slachtofferhulp Nederland wil u alvast hartelijk bedanken voor uw medewerking. Wij stellen dit zeer op prijs.

Met vriendelijke groet,

Victor Jammers  
Lid Raad van Bestuur

Uw persoonlijke inlogcode : [invullen]  
Uw persoonlijke wachtwoord : [invullen]

## Bijlage 2. Introductiebrief slachtoffersurvey (INTERVICT)

### Extra informatie over het onderzoek 'Verkeersslachtoffers en het strafrecht'

Voor u ligt een vragenlijst van een onderzoek van de Universiteit van Tilburg. Op de eerste pagina staat een toestemmingsverklaring. Door deze in te vullen geeft u toestemming aan de onderzoekers om uw gegevens voor het bedoelde onderzoek te gebruiken. Hierin staat onder andere dat u op ieder moment, en zonder opgaaf van redenen, mag stoppen met het onderzoek.

Vervolgens bestaat de vragenlijst uit 7 blokken met vragen die gaan over uw persoonlijke achtergrond, achtergrondinformatie van het verkeersongeval, het strafproces, de uitkomst van het strafproces, de schadevergoeding, het belang dat u aan deze zaken hecht, en uw gevoelens. Het is van belang dat u alle vragen beantwoordt, tenzij u wordt verwezen naar een vraag verderop in de vragenlijst.

### Doel

Het doel van het onderzoek is inzicht verkrijgen in de ervaringen van slachtoffers en nabestaanden van verkeersdelicten. Deze gegevens zullen in een later stadium worden vergeleken met die van andere (slachtoffer)groepen, om de uitkomsten beter te kunnen interpreteren. Het onderzoek is door de ethische commissie (PETC) van de Universiteit van Tilburg goedgekeurd.

### Vertrouwelijk

De beantwoording van de vragenlijst is vertrouwelijk. Alleen de onderzoekers van de Universiteit van Tilburg hebben inzage in de ingevulde vragenlijsten. In de vragenlijst wordt wel om uw naam en adres gevraagd. Dit is nodig voor de toestemmingsverklaring die tegenwoordig bij onderzoek wordt verlangd. Maar er zal in het uiteindelijke rapport op geen enkele wijze naar u worden verwezen. Uw gegevens worden bewaard voor een termijn van 5 jaar, daarna worden ze vernietigd. De resultaten worden na afloop van het onderzoek op de website van Fonds Slachtofferhulp gepubliceerd ([www.fondsslachtofferhulp.nl](http://www.fondsslachtofferhulp.nl)).

### Vragen

Voor vragen of meer informatie kunt u tijdens kantooruren contact opnemen met Suzan van der Aa (013-4663504 of [S.vdrAa@tilburguniversity.edu](mailto:S.vdrAa@tilburguniversity.edu)).

Bij voorbaat hartelijk dank voor uw medewerking!

Met vriendelijke groet,



Dr. mr. Suzan van der Aa  
Onderzoekster INTERVICT  
Universiteit van Tilburg  
INTERVICT

### Bijlage 3. Afmeldkaart

#### Afmelden onderzoek

Indien u niet geïnteresseerd bent in deelname aan het onderzoek, dan kunt u deze antwoordkaart terugsturen in bijgevoegde envelop (postzegel niet nodig). Vult u alstublieft ook uw naam, adres en referentienummer in zodat wij u uit ons bestand kunnen halen. Uw persoonsgegevens worden niet doorgegeven aan de Universiteit van Tilburg.

☐ **NEE**, ik wil niet meewerken aan dit onderzoek.

Naam: .....

Adres: .....

Referentienummer: .....

Kunt u misschien aangeven waarom u niet wilt deelnemen aan het onderzoek?

- ☐ Ik ben verhinderd om aan het onderzoek mee te doen
- ☐ Ik heb geen tijd om de vragenlijst in te vullen
- ☐ Het lezen en beantwoorden van de vragen is te moeilijk voor mij
- ☐ Ik heb andere dingen aan mijn hoofd
- ☐ Ik wil niets vertellen over wat ik heb meegemaakt
- ☐ Ik vind het onderzoek niet zinvol
- ☐ Ik heb weinig vertrouwen in de bescherming van mijn privacy
- ☐ Anders, namelijk....

**Hartelijk dank!**

### Bijlage 4. Informed consent

#### Toestemmingsverklaring onderzoek 'Verkeersslachtoffers en het strafrecht'

Voordat we met de vragenlijst beginnen, vragen we u eerst de volgende informatie door te lezen.

- Ik verklaar dat ik schriftelijk informatie heb ontvangen over het onderzoek.
- Ik ben in de gelegenheid gesteld om vragen over het onderzoek te stellen.
- Ik heb het doel van het onderzoek begrepen en geef toestemming aan de Universiteit van Tilburg om mijn geanonimiseerde gegevens voor het onderzoek te gebruiken
- Ik geef de Universiteit van Tilburg toestemming deze gegevens gedurende 5 jaar te bewaren.
- Ik verklaar dat ik vrijwillig deelneem aan het onderzoek.
- Ik weet dat ik zonder opgave van reden op elk gewenst moment mijn deelname aan het onderzoek kan beëindigen. De Universiteit van Tilburg zal dan al mijn gegevens uit het onderzoekbestand verwijderen en vernietigen.

Gaat u met alle bovenstaande punten akkoord? ☐ Ja ☐ Nee

Naam:

Adres:

Datum/Plaats:

Handtekening:

## Bijlage 5. Vragenlijst slachtoffersurvey

### Deel 1.a. Achtergrondkenmerken van uzelf

1.1. Wat is uw geslacht? ☐ Man ☐ Vrouw

1.2. Wat is uw leeftijd? .... (jaar)

1.3. Wat is uw nationaliteit? *(meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ Nederland
- ☐ Suriname
- ☐ Antillen
- ☐ Aruba
- ☐ Turkije
- ☐ Marokko
- ☐ Anders, namelijk...

1.4. Wat is de hoogste door u afgemaakte opleiding?

- ☐ Uitsluitend lagere school
- ☐ Lager beroepsonderwijs
- ☐ Middelbaar beroepsonderwijs of MULO of MAVO
- ☐ Middelbaar algemeen onderwijs (HBS, MMS, HAVO of VWO)
- ☐ Hoger beroepsonderwijs
- ☐ Universitair onderwijs

1.5. Heeft u op dit moment een betaalde baan? ☐ Ja ☐ Nee

1.6. Wat is uw burgerlijke staat?

- ☐ Alleenstaand
- ☐ Getrouwd
- ☐ Gescheiden
- ☐ Samenwonend
- ☐ Thuiswonend (bij ouders/verzorgers)
- ☐ Weduwe/weduwnaar

### Deel 1.b. Achtergrondkenmerken van de veroorzaker van het verkeersongeval

1.7. Wat is het geslacht van degene die het verkeersongeval heeft veroorzaakt (veroorzaker)?

- ☐ Man
- ☐ Vrouw

1.8. Wat is de leeftijd van de veroorzaker? *(naar schatting)* .... (jaar)

1.9. Wat is de nationaliteit van de veroorzaker? *(meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ Nederlands
- ☐ Surinaams
- ☐ Antilliaans
- ☐ Arubaans
- ☐ Turks
- ☐ Marokkaans
- ☐ Anders, namelijk ....
- ☐ Weet niet

### Deel 2. Algemene gegevens over het verkeersongeval

**U en/of uw naaste(n) zijn in de periode 2011 – 2014 betrokken geweest bij een ernstig verkeersongeval. De volgende vragen gaan over deze gebeurtenis.**

2.1. Wanneer heeft het verkeersongeval plaatsgevonden? ..... (maand/jaar)

2.2. Wie waren er bij het verkeersongeval betrokken? *(meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ Uzelf
- ☐ Uw man/vrouw of levenspartner
- ☐ Uw kind(eren)
- ☐ Een andere naaste, namelijk...
- ☐ Een andere weggebruiker, namelijk ...

2.3. Wat was uw relatie met degene die het ongeval heeft veroorzaakt?

- ☐ Dat was een familielid/naaste/bekende, namelijk ....
- ☐ Dat was een onbekende

2.4. Waardoor is het ongeval volgens u ontstaan? *(meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ De veroorzaker had alcohol of drugs gebruikt
- ☐ De veroorzaker had veel te hard gereden
- ☐ De veroorzaker was aan het bumperkleven
- ☐ De veroorzaker had geen voorrang verleend
- ☐ De veroorzaker had gevaarlijk ingehaald
- ☐ Anders, namelijk...
- ☐ Weet niet



2.5. Kunt u hieronder kort toelichten wat er precies is gebeurd? (maximaal 200 woorden)

.....

.....

.....

.....

.....

- 2.6. Wat waren de **lichamelijke** gevolgen van het ongeval? (meerdere antwoorden mogelijk)
- ☐ Uzelf raakte gewond
  - ☐ Uw naaste(n) raakte(n) gewond
  - ☐ Uw naaste(n) is (zijn) overleden

2.7. Hoe ernstig waren de **lichamelijke** verwondingen als gevolg van het verkeersongeval? (meerdere antwoorden mogelijk) Kiest u in de eerste kolom – indien van toepassing – de omschrijving van de verwondingen die het beste bij uw verwondingen past. In de tweede kolom kunt u – indien van toepassing – de verwondingen die uw naaste heeft opgelopen aankruisen. Indien meerdere naasten verwondingen opliepen, kiest u alstublieft degene met de meest ernstige verwondingen.

|  | Voor uzelf            | Voor uw naaste        |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Er was sprake van een spoedig en volledig herstel  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Er was sprake van een tijdelijke beperking of afhankelijkheid  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Er is sprake van een blijvend storende ontsierende afwijking, bijvoorbeeld opvallende littekens          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Er is sprake van een blijvende niet-hinderlijke beperking  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Er is sprake van een ernstige blijvende beperking en/of blijvende gedeeltelijke afhankelijkheid          | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Er is sprake van zeer ernstige blijvende beperkingen met grote of volledige en blijvende afhankelijkheid | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Er is iemand overleden   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Deel 3. Het strafproces

In dit deel gaan wij u vragen stellen over het verloop van het strafproces. Is de veroorzaker bijvoorbeeld gearresteerd? Moest de veroorzaker voor de rechter verschijnen? En hoe waren uw ervaringen met de officier van justitie en de rechter?

Vragen over de uitkomst van de procedure (bijvoorbeeld de straf) komen pas in deel 4 aan de orde.

- 3.1. Is de veroorzaker gearresteerd?
- ☐ Ja
  - ☐ Nee
  - ☐ Weet niet
- 3.2. Is de veroorzaker vervolgd? (De veroorzaker moest voor de rechter komen of de officier van justitie heeft de veroorzaker een straf opgelegd)
- ☐ Ja
  - ☐ Nee, het OM heeft de zaak gestopt
  - ☐ Nee, het onderzoek loopt nog
  - ☐ Weet niet

Het Openbaar Ministerie (OM)

U krijgt met het OM te maken, nadat de politie onderzoek heeft gedaan naar het verkeersongeval. Medewerkers van het OM besluiten of de veroorzaker wordt vervolgd en voor de rechter moet verschijnen. De officier van justitie is de bekendste medewerker van het OM. De volgende vragen gaan over uw ervaringen met het OM

- 3.3. Heeft u in verband met het verkeersongeval op enige wijze contact gehad met de officier van justitie of andere medewerkers van het OM?
- ☐ Ja
  - ☐ Nee → vraag 3.6
  - ☐ Weet niet
- 3.4. Heeft u een persoonlijk gesprek gehad met de officier van justitie?
- ☐ Ja
  - ☐ Nee
  - ☐ Weet niet

3.5. De volgende vragen gaan over uw contact met het OM in het algemeen. In hoeverre bent u het met de volgende stellingen eens?

De medewerkers van het OM en/of de officier van justitie....

|   | Geheel<br>mee<br>oneens | Een beetje<br>mee<br>oneens | Niet mee<br>eens, niet<br>mee<br>oneens | Een<br>beetje<br>mee eens | Geheel<br>mee eens    | N.v.t.                |
|---|-------------------------|-----------------------------|---|---------------------------|-----------------------|-----------------------|
| ...namen mij serieus  | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ...hebben mij beleefd<br>behandeld  | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ...hebben mij op de hoogte<br>gehouden van<br>ontwikkelingen in mijn<br>zaak                                      | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ...hebben voldoende<br>rekening gehouden met<br>mijn wensen en<br>behoeften bij het nemen<br>van hun beslissingen | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ...hebben mij de redenen<br>voor hun beslissing<br>laten weten  | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ...hebben voldoende<br>gedaan om de<br>veroorzaker te straffen  | <input type="radio"/>   | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

De rechter

De volgende vragen gaan over het contact met de rechter in uw zaak. Tijdens de zitting onderzoekt de rechter of het gaat om een strafbaar feit en of er voldoende bewijs is tegen de veroorzaker. De rechter beslist of de veroorzaker (verdachte) schuldig is en legt eventueel een straf op.

- 3.6. Is uw zaak voor de rechter gekomen?
- ☐ Ja, één keer

☐ Ja, twee keer (ook hoger beroep)

☐ Nee, de zaak wordt nog onderzocht

☐ Nee, het OM heeft zelf een straf opgelegd aan de veroorzaker

☐ Nee, het OM is met de zaak gestopt

☐ Weet niet

→ vraag 5.1

→ vraag 3.10

→ vraag 3.10

→ vraag 3.10

- 3.7. Is uw zaak nu helemaal afgerond?
- ☐ Ja

☐ Nee, het hoger beroep loopt nog

- 3.8. Bent u zelf naar de rechtszaal gegaan? (meerdere antwoorden mogelijk)
- ☐ Ja, als toeschouwer

☐ Ja, om te vertellen over de gevolgen van het misdrijf (spreekrecht)

☐ Ja, als getuige

☐ Nee → vraag 3.10

3.9. De volgende vragen gaan over de manier waarop de rechter u heeft behandeld. Indien uw zaak meerdere keren voor de rechter is geweest (bijvoorbeeld in hoger beroep), antwoord dan alleen voor de laatste keer. In hoeverre bent u het met de volgende stellingen eens?

| De rechter....   | Helemaal<br>mee<br>oneens | Een<br>beetje<br>mee<br>oneens | Niet mee<br>eens, niet<br>mee<br>oneens | Een<br>beetje<br>mee eens | Helemaal<br>mee eens  | N.v.t.                |
|--|---------------------------|--------------------------------|---|---------------------------|-----------------------|-----------------------|
| ... heeft mij beleefd<br>behandeld   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>          | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... nam mij serieus  | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>          | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... heeft voldoende<br>rekening gehouden met<br>mijn wensen en<br>behoeften bij het<br>nemen van zijn/haar<br>beslissing | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>          | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... heeft mij de redenen<br>voor zijn/haar<br>beslissing laten weten   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>          | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... heeft voldoende<br>gedaan om de<br>veroorzaker te<br>berechten   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>          | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... heeft voldoende<br>gedaan om de<br>veroorzaker te straffen   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>          | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

3.10. Alles bij elkaar genomen, hoe tevreden bent u met het verloop van de strafprocedure? (Dus niet de uitkomst, maar de manier waarop alles bij het OM en de rechter is verlopen)

- |                       |                       |                               |                       |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Heel tevreden         | Tevreden              | Niet tevreden/niet ontevreden | Ontevreden            | Heel ontevreden       | Niet van toepassing   |

#### Deel 4. De uitkomst van het strafproces

Hieronder willen wij u graag enkele vragen stellen over de uitkomst van de strafprocedure. Heeft de procedure bijvoorbeeld geleid tot een veroordeling? Voor welk misdrijf? En welke straf werd er uiteindelijk opgelegd?

Indien uw zaak nog niet is afgerond – bijvoorbeeld vanwege hoger beroep – geeft u dan toch de voorlopige beslissing weer.

4.1. Is de veroorzaker veroordeeld door de rechter? (de veroorzaker werd schuldig bevonden)

- ☐ Ja, de veroorzaker werd veroordeeld
- ☐ Nee, de veroorzaker werd vrijgesproken → vraag 4.13
- ☐ Nee, de zaak is op een andere manier geëindigd → vraag 4.13
- ☐ Weet niet → vraag 5.1

4.2. Hoe belangrijk is het voor u dat de veroorzaker is veroordeeld?

- |                       |                       |                       |                       |                          |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>    |
| Heel belangrijk       | Belangrijk            | Redelijk belangrijk   | Niet erg belangrijk   | Helemaal niet belangrijk |

Bij de volgende vragen maken we een onderscheid tussen het soort misdrijf waarvoor de veroorzaker is veroordeeld en de straf die hij vervolgens heeft gehad.

Bij soort misdrijf moet u denken aan ernstige misdrijven (bijvoorbeeld 'dood door schuld') en minder ernstige misdrijven (bijvoorbeeld 'gevaar veroorzakend gedrag'). De rechter kiest uiteindelijk het misdrijf dat volgens hem het beste past.

Hierna bepaalt de rechter welke straf de veroorzaker krijgt (bijvoorbeeld een taakstraf of een gevangenisstraf).

4.3. Voor welk soort misdrijf is de veroorzaker veroordeeld? (U kunt deze informatie vinden in het afschrift van het vonnis)

- ☐ Gevaar of hinder veroorzakend gedrag
- ☐ Zwaar letsel door schuld
- ☐ Dood door schuld
- ☐ Doodslag
- ☐ Anders, namelijk...
- ☐ Weet niet → vraag 4.6

4.4. Wat vindt u nu van het soort misdrijf waarvoor de veroorzaker is veroordeeld?

- |                       |                       |                             |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>       | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Veel te licht         | Te licht              | Niet te licht/niet te zwaar | Te zwaar              | Veel te zwaar         |

4.5. Hoe belangrijk is voor u het soort misdrijf waarvoor de veroorzaker is veroordeeld?

- |                       |                       |                       |                       |                          |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>    |
| Heel belangrijk       | Belangrijk            | Redelijk belangrijk   | Niet erg belangrijk   | Helemaal niet belangrijk |

4.6. In hele ernstige gevallen kan de veroorzaker worden veroordeeld voor roekeloos rijgedrag ('wegpiraterij'). Is de veroorzaker voor roekeloosheid veroordeeld? (U kunt deze informatie vinden in het afschrift van het vonnis)

- ☐ Ja
- ☐ Nee
- ☐ Weet niet

4.7. Was er volgens uzelf sprake van roekeloos rijgedrag?

- ☐ Ja, want ...
- ☐ Nee

4.8. Welke straf heeft de rechter opgelegd aan de veroorzaker? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Een taakstraf
- ☐ Een voorwaardelijke gevangenisstraf (waarbij veroorzaker niet de gevangenis in moest)
- ☐ Een onvoorwaardelijke gevangenisstraf (waarbij veroorzaker wel de gevangenis in moest)
- ☐ Een combinatie van een onvoorwaardelijke en een voorwaardelijke gevangenisstraf
- ☐ Een ontzegging van de rijbevoegdheid
- ☐ Iets anders, namelijk.....
- ☐ Weet niet → vraag 5.1

4.9. Zou u de opgelegde straf zo precies mogelijk kunnen omschrijven? (bijvoorbeeld 2 maanden onvoorwaardelijke gevangenisstraf, 2 maanden voorwaardelijke gevangenisstraf en een ontzegging van de rijbevoegdheid voor 2 jaar)

.....

.....

4.10. Wat vindt u nu van de opgelegde straf?

|                       |                       |                                 |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Veel te licht         | Te licht              | Niet te licht/<br>niet te zwaar | Te zwaar              | Veel te zwaar         |

4.11. Hoe belangrijk is een passende straf voor u?

|                       |                       |                       |                       |                          |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>    |
| Heel belangrijk       | Belangrijk            | Redelijk belangrijk   | Niet erg belangrijk   | Helemaal niet belangrijk |

4.12. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?

|   |                           |                                |   |                           |                       |                       |
|---|---------------------------|--------------------------------|---|---------------------------|-----------------------|-----------------------|
|   | Helemaal<br>mee<br>oneens | Een<br>beetje<br>mee<br>oneens | Niet mee<br>eens, niet<br>mee<br>oneens | Een<br>beetje<br>mee eens | Helemaal<br>mee eens  | n.v.t.                |
| De veroorzaker kreeg de straf die hij verdiende   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>          | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| De straf past bij het leed dat mij is aangedaan   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>          | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| De straf heeft bijgedragen aan mijn emotionele herstel  | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>          | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| De straf voorkomt dat de veroorzaker zich in de toekomst weer schuldig maakt aan gevaarlijk rijgedrag | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/>          | <input type="radio"/>                   | <input type="radio"/>     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

4.13. Alles bij elkaar genomen, hoe tevreden bent u met de uitkomst van het strafproces?

|                       |                       |                               |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|-------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>         | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Heel tevreden         | Tevreden              | Niet tevreden/niet ontevreden | Ontevreden            | Heel ontevreden       |

Deel 5. Schadevergoeding

De volgende vragen gaan over de vergoeding van de schade die u als gevolg van het verkeersongeval heeft geleden. Dit kan zowel schade aan goederen (bijvoorbeeld uw auto) als medische kosten zijn, maar ook kosten vanwege inkomensverlies, omdat u een tijdje niet kon werken.

5.1. Heeft u uw schade proberen te verhalen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Ja, via de verzekering
- ☐ Ja, via het strafproces
- ☐ Ja, via de burgerlijke rechter
- ☐ Nee → vraag 6.1

5.2. Welke schade heeft u proberen te verhalen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Schade aan goederen
- ☐ Medische kosten
- ☐ Inkomensverlies
- ☐ Kosten vanwege hulp (bijvoorbeeld in het huishouden)
- ☐ Anders, namelijk...

5.3. Hoe lang duurde het voordat uw schadeclaim was afgehandeld?

- ☐ 1-6 maanden
- ☐ 7-12 maanden
- ☐ 1-2 jaar
- ☐ langer dan 2 jaar
- ☐ de procedure loopt nog

5.4. Wat vindt u nu van de tijd die nodig is om de schadeclaim af te handelen?

|                       |                       |                       |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Veel te lang          | Te lang               | In orde               | Te kort               | Veel te kort          |

5.5. Hoe belangrijk is de snelheid waarmee de schadeclaim wordt afgehandeld voor u?

|                       |                       |                       |                       |                          |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|
| <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>    |
| Heel belangrijk       | Belangrijk            | Redelijk belangrijk   | Niet erg belangrijk   | Helemaal niet belangrijk |

5.6. Alles bij elkaar genomen, hoe tevreden bent u met de procedure ter verkrijging van de schadevergoeding? (Dus niet de uitkomst, maar de manier waarop de procedure verloopt/is verlopen)

- ☐ Heel tevreden      ☐ Tevreden      ☐ Niet tevreden/niet ontevreden      ☐ Ontevreden      ☐ Heel ontevreden

5.7. Wat was de uitkomst van uw schadeclaim? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ De veroorzaker moest mijn volledige schade betalen  
☐ De veroorzaker moest een gedeelte van mijn schade betalen  
☐ De verzekeringsmaatschappij heeft mijn volledige schade betaald  
☐ De verzekeringsmaatschappij heeft een gedeelte van mijn schade betaald  
☐ Mijn schadeclaim werd afgewezen  
☐ De procedure loopt nog → vraag 6.1  
☐ Weet niet

5.8. Wat vindt u nu van de opgelegde schadevergoeding?

- ☐ Veel te laag      ☐ Laag      ☐ In orde      ☐ Hoog      ☐ Veel te hoog

5.9. Hoe belangrijk is een passende schadevergoeding voor u?

- ☐ Heel belangrijk      ☐ Belangrijk      ☐ Redelijk belangrijk      ☐ Niet erg belangrijk      ☐ Helemaal niet belangrijk

5.10. Alles bij elkaar genomen, hoe tevreden bent u met de opgelegde schadevergoeding? (Dus de uitkomst van uw schadeclaim)

- ☐ Heel tevreden      ☐ Tevreden      ☐ Niet tevreden/niet ontevreden      ☐ Ontevreden      ☐ Heel ontevreden

## Deel 6. Rangorde

6.1. Heeft de veroorzaker op enig moment berouw getoond? (Heeft de veroorzaker bijvoorbeeld gezegd dat het hem/haar speet of heeft de veroorzaker verdriet getoond?)

- ☐ Ja  
☐ Nee

6.2. Hieronder worden enkele factoren genoemd die voor slachtoffers van verkeersongevallen van belang kunnen zijn. Wij willen graag dat u een rangorde aanbrengt in deze factoren door punten toe te kennen. Hierbij krijgt de factor die u het meest van belang acht een 1 en de factor die u het minst van belang acht een 6.

Bijvoorbeeld als u schadevergoeding het belangrijkste vindt, dan krijgt schadevergoeding een 1; de factor die u daarna het belangrijkste vindt krijgt een 2, enzovoort.

Hoe belangrijk is het voor u...

Cijfer  
(1= meest belangrijk; 6 = minst belangrijk)

- |   |     |
|---|-----|
| ... dat het OM en de rechter u serieus nemen                            | ... |
| ... dat de veroorzaker een passende straf krijgt                        | ... |
| ... dat de veroorzaker voor het juiste soort misdrijf wordt veroordeeld | ... |
| ... dat de veroorzaker zijn excuses aanbiedt                            | ... |
| ... dat u uw schade <u>volledig</u> vergoed krijgt                      | ... |
| ... dat u uw schade <u>snel</u> vergoed krijgt                          | ... |

6.3. Heeft u nog suggesties ter verbetering van de strafprocedure en/of de procedure ter verkrijging van de schadevergoeding? Zo ja, welke?

.....

.....

.....

Deel 7. Gevoelens

In dit laatste deel van deze vragenlijst willen wij u graag vragen stellen over uw gevoelens en gedragingen

7.1 De volgende vragen gaan over hoe u zich voelt en hoe het met u ging in de afgelopen maand. Het is de bedoeling dat u bij elke vraag het antwoord geeft dat het best uw gevoel of gedrag van de afgelopen maand weergeeft.

| De afgelopen maand....                                    | Nooit                 | Zelden                | Soms                  | Vaak                  | Meestal               | Voortdurend           |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| ... was ik erg zenuwachtig                                | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... zat ik zo erg in de put dat niets mij kon opvrolijken | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... voelde ik me kalm en rustig                           | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... voelde ik me neerslachtig en somber                   | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... voelde ik me gelukkig                                 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

7.2. Onderstaande stellingen hebben betrekking op de veroorzaker. Kunt u aangeven in hoeverre u het (geheel) eens of (geheel) oneens bent met de volgende stellingen?

|   | Geheel oneens         | Oneens                | Niet eens, niet oneens | Eens                  | Geheel eens           |
|---|-----------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| ... Ik zet het hem/haar betaald                     | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... Ik hoop dat hem/haar iets slechts zal overkomen | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... Ik wil dat hij/zij ervoor zal boeten            | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... Ik zal wraak nemen                              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| ... Ik wil hem/haar gepijnigd en ellendig zien      | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>  | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Einde vragenlijst

1. Heeft u nog opmerkingen over zaken die in deze enquête niet aan de orde zijn gekomen of opmerkingen over deze enquête zelf?

- ☐ Nee
- ☐ Ja, namelijk .....

2. Binnenkort vindt er een vervolgonderzoek plaats naar slachtoffers van verkeersongevallen, waarbij slachtoffers worden geïnterviewd. Zou u willen meewerken aan dit onderzoek?

- ☐ Nee
- ☐ Ja

3. Indien u geïnteresseerd bent in deelname aan het vervolgonderzoek, kunt u hier uw contactgegevens achterlaten. U kunt hier ook uw gegevens achterlaten indien u een VVV-bon t.w.v. €5,- wilt ontvangen. Alle gegevens worden vertrouwelijk behandeld.

Naam:  
Adres:  
Postcode/plaats:  
Telefoonnummer:  
E-mailadres:

Einde vragenlijst.

U bent aan het eind gekomen van deze vragenlijst. Wij willen u hartelijk bedanken voor uw tijd en moeite voor het invullen van deze enquête.



